

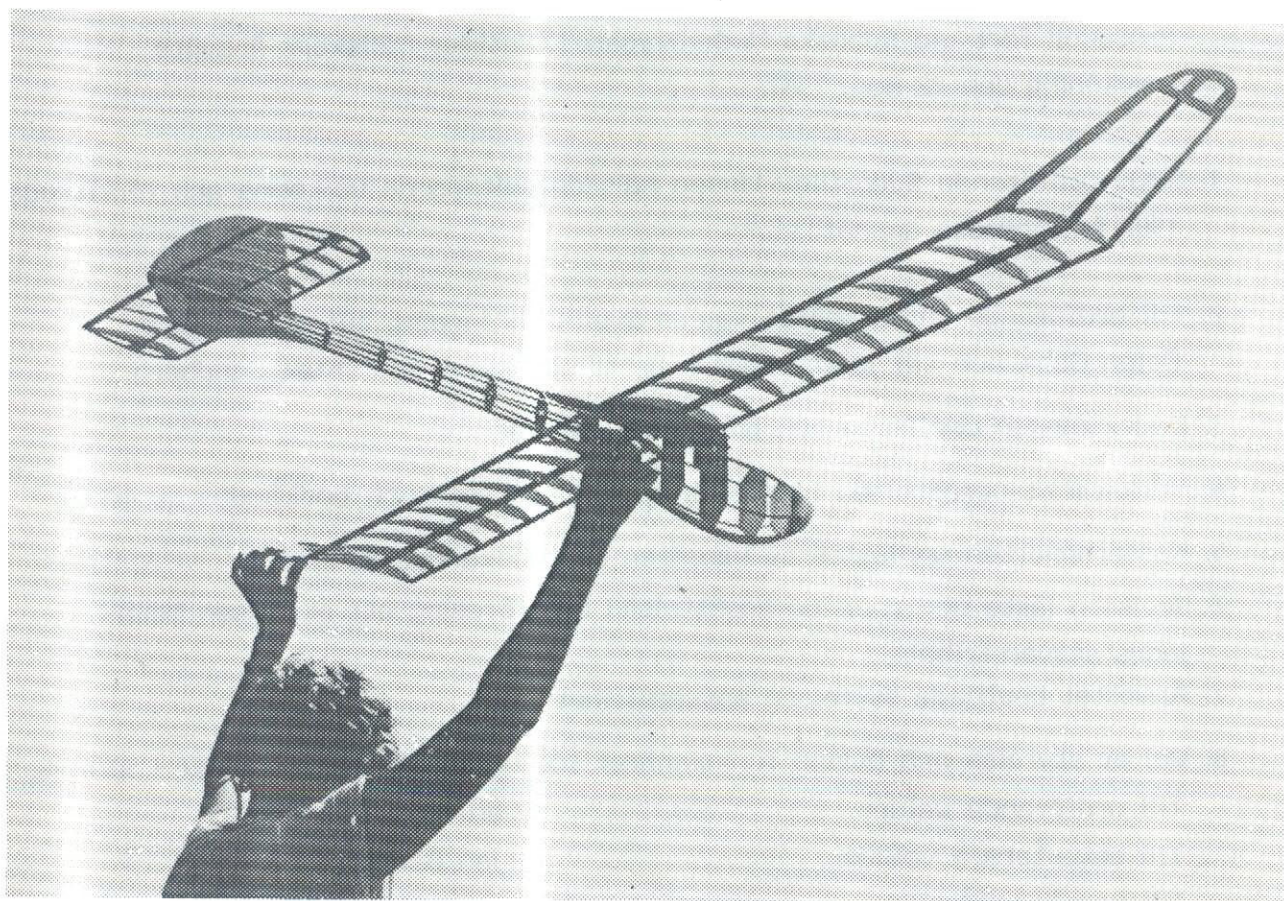
Medlemsförteckning  
sidan 23

Klasser o regler  
sidan 4



# OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 1.1988



## INNEHÅLL:

Allan Palmgren

Erik Y. Ekberg

Björn Andersson-Flodén

Italienska S A M .

Gösta Hellströms HE - 198.

Modellflyget i Sverige 1942.

Ritningar.

SKALAMODELLER:

# " O L D T I M E R "

Organ för Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap  
Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.  
Tel 019/ 18 21 79  
Postgiro 88 66 95-6, Svenska Modellflygares Oldtimer  
Sällskap, c/o Hans Schmitterlöw. Medlemsavgift 75:-/år.  
Årg. 17 Nr 1/1988 Detta nr:s red.: S.-O. Lindén

## FÖRENINGSNYTT.

Protokoll fört vid Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskaps årsmöte  
i Nyköping den 22 aug. 1987.

1. SMOS ordförande Sven-Olov Lindén hälsade deltagarna välkomna och förklarade 1987 års årsmöte öppnat.
2. Till ordförande för årsmötet valdes Sven-Olov Lindén, till sekreterare Örjan Gahm och till justeringsmän Bertil Dahlqvist och Kurt Sandberg.
3. Dagordningen upplästes och godkändes av mötet.
4. Verksamhetsberättelsen upplästes av sekreteraren och godkändes av mötet.
5. Kassarapporten upplästes av kassören och godkändes av mötet.
6. Revisorn läste upp revisionsberättelsen och föreslog att styrelsen beviljades ansvarsfrihet.
7. Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet.
8. Val av styrelse och övriga funktionärer för verksamhetsåret 1/7-87 - 30/6-88.

Till ordförande valdes	Sven-Olov Lindén
Till sekreterare valdes	Örjan Gahm
Till kassör valdes	Hans Schmitterlöw
Till styrelsesuppleant valdes	Sigurd Isacson
Till revisor valdes	Johan Bagge
Till revisorssuppleant valdes	Karl-Axel Pettersson
Till tidningskommittén valdes	Sven-Olov Lindén, Sten Persson och Carl-Johan Eiroff.
Till valberedning valdes	Nils-Olof Gustavsson och Arne Berglin

Samtliga valdes på 1 år.
9. Årsmötet bestämde medlemsavgiften till 75 kr/år, d.v.s. oförändrad.
10. Styrelsens förslag till nya regler diskuterades livligt och efter många turer enades årsmötet om att vi till vidare tävlar efter de regler vi har idag med flera modeller per klass och ingen reservmodell samt att stavmodeller och kroppsmodeller tävlar i samma klass. Hans Schmitterlöw fick i uppdrag av årsmötet att skriva ett nytt regelförslag.

11. Under övriga frågor visades T-shirt med Oldtimeremblemet (min. kvantitet för att göra beställning är 20 st).  
Sven-Olov Lindén besvarade fråga om modellflygartiklar ur Folket i Bild. Dessa artiklar har refererats i tidigare nummer av Oldtimertidningen. Föreslogs att hålla Oldtimer-Mästerskapet under semestertid. Inget beslut därom togs av årsmötet.
12. Nästa årsmöte i SMOS bestämdes att hållas i samband med 1988 års Oldtimer-Mästerskap, troligen i Skåne. Einar Håkansson och Lars Andersson undersöker möjligheterna.
13. Ordföranden tackade deltagarna för visat intresse och förklarade 1987 års årsmöte för avslutat varefter man gick över till punkt 14.
14. Filmförevisning från tidigare Oldtimertävlingar.

Vid protokollet      Örjan Gahm

Justeras              Bertil Dahlqvist      Kurt Sandberg

---

## O L D T I M E R T Ä V L I N G A R

### OLDTIMER och FRIFLYGTÄVLING på KRÅKS skjutfält.

Lördag och söndag 28-29 maj 1988 hålls en oldtimertävling.

På lördagskvällen tävlas med C2, D, S2 och F.

På söndagsmorgonen blir det A2, B2, och S1

Möjligheter till övernattning i baracker - eget sänglinne medtages, eller camping på fältet.

Kontakta Lars Larsson för övernattning. Anmälan till tävlingen göres till S.-O.Lindén, Lars Larsson, tel 0322/ 421 17.

S.-O.Lindén tel 019/ 18 21 79.

Du hittar till Kråk om du kör till Karlsborg. Tag av vid radioantennerna.

OBS! Tävlingen på Kråk ersätter Axvallatävlingen samma dag ! OBS !

### En propagandatävling för friflyg.

Lördag-söndags 4-5 juni kommer AKM att hålla en friflygtävling öppen för allt som flyger, oldtimers, skalamodeller, jetex, moderna tävlingsplan m.m.

Särskilt kommer söndagen att ägnas de förstnämnda. Från kl 10.00 kan man flyga på Revinge

Kontakta Einar Håkansson, tel 046/ 29 24 19.

### 1988 års "Oldtimer-mästerskap" kommer att hållas i Skåne.

1988 års "Oldtimer-Mästerskap" kommer att hållas i Skåne.

Tidpunkt: 3-4 september 1988. Tävlingsplats blir Rinkaby.

Arrangörer blir AKM & SHMFS. Kontaktman Einar Håkansson, tel 046/ 29 24 19.

Närmare besked kommer nästa nr av "Oldtimer".

### INTERNATIONAL NEWS!

14/8 - 21/8 1988 Old Warden, England.

Tävlingsklasser Wakefield och segelmodell "Sunnanvind".

Peter Michel i England är organisatör.

Svensk kontaktman är Sigurd Isacson.

Tel 035/ 308 48

### OLDTIMERMÖTE FÖR RADIOSTYRDA MODELLER

Plats: Årstafältet i Stockholm.

Ring: Bengt Holmer, 0764/303 65

eller Thomas Nathanson 0340/600 66

# REGLER FÖR FRIFLYGANDE

## OLDTIMERMODELLER.

### 1. KLASSINDELNING.

Modellerna indelas i följande tävlingsklasser:

#### Gummimotormodeller:

Kroppsmodell A 2; spännvidd max. 50 cm  
(Stavmodell klass A 1 får ingå.)

Kroppsmodell B 2; spännvidd 50 - 75 cm  
(Stavmodell klass B 1 får ingå)

Kroppsmodell C 2; spännvidd 75 - 100 cm

Kroppsmodell D ; spännvidd över 100 cm

#### Segelmodeller:

S 1; spännvidd max 100 cm

S 2; spännvidd över 100 cm

#### Förbränningsmotormodeller:

E : tändstiftsmotorer max 10 cm<sup>3</sup>

F ; dieselmotorer max 2,5 cm<sup>3</sup>

(glödstiftsmotor om sådan fanns på originalmodell)

### 2. KONSTRUKTION.

Modellerna skall vara konstruerade senast år 1950 enligt de regler som gällde t.o.m. detta år. Dokumentation i detta avseende om sin modell skall varje tävlande vara beredd att uppvisa på tävling för styrelsen eller tävlingsjuryn. Sådan dokumentation bör främst utgöras av ritning från någon känd publikation. Modell skall förutom att följa ritningen vara tidstypiskt utförd.

Endast termikbroms, kurvroder på S -modeller och erfarenhetsmässiga förstärkningar får införas utöver ritningen.

Vingbelastningen skall i de olika klasserna vara:

A 2, B 2, C 2 och S 1 : min. 10 g/dm<sup>2</sup>

S 2 och F : min. 15 g/dm<sup>2</sup>

D - modellernas minsta vikt : 230 g

Övriga under 1940-talet gällande bestämmelser för minsta kroppssektion, max.vikt, max.kroppslängd och max.stabilisatoryta förutsätts vara uppfyllda av alla oldtimer-konstruktioner.

### 3. TÄVLINGAR.

Tävlande får starta med fler än en modell i varje klass föruts att de lätt kan skiljas från varandra genom färg eller tydlig beteckningar. Alla slag av reparationer är tillåtna, men reservmodell får ej sättas in i stället för skadad eller bortflugnen modell. Varje modell får gö-tre flygningar och max.tiden är 3 minuter.

Omstart får ske en gång vid tid under 20 sek. och ytterligare en gång om ett hinder utanför den tävlandes kontroll uppkommer under start.

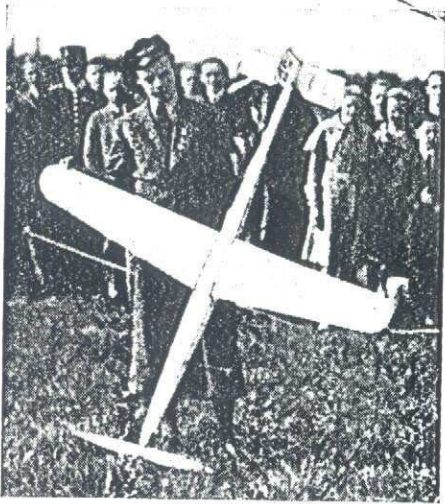
I klass E och F är max. motortid 20 sek. och i dessa klasser får också omstart ske en gång vid för lång motortid.

S-modellerna startas vid löp- eller vinschstart med en högst 100 m lång lina, som i sin fria ände skall vara försedd med en väl synlig flagga eller fallskärm minst 15 x 15 cm stor.

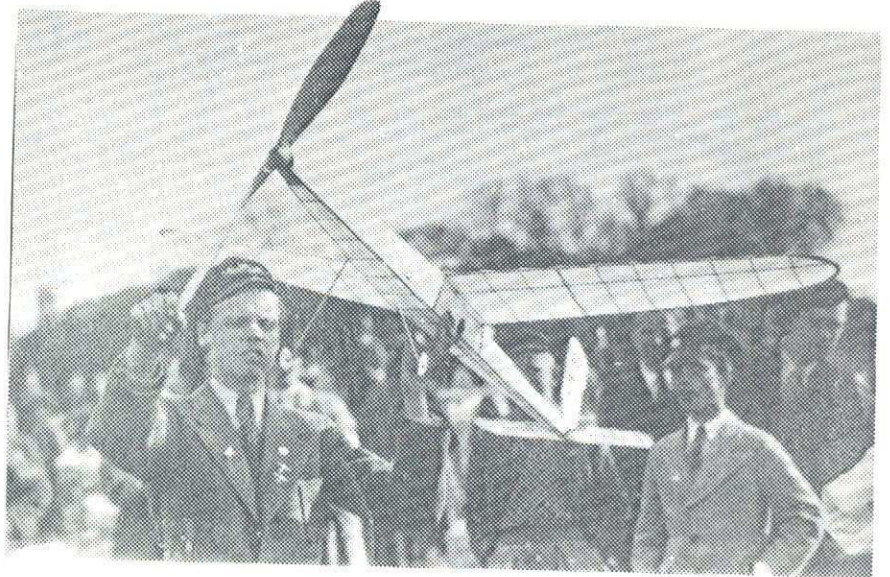
Tidtagarna får följa modellen med kikare.

Markstart får tillämpas i klass D.

Vid tävling i Oldtimer-Mästerskap måste minst tre tävlande ställa upp till start för att mästerskapsplaketter skall utdelas.



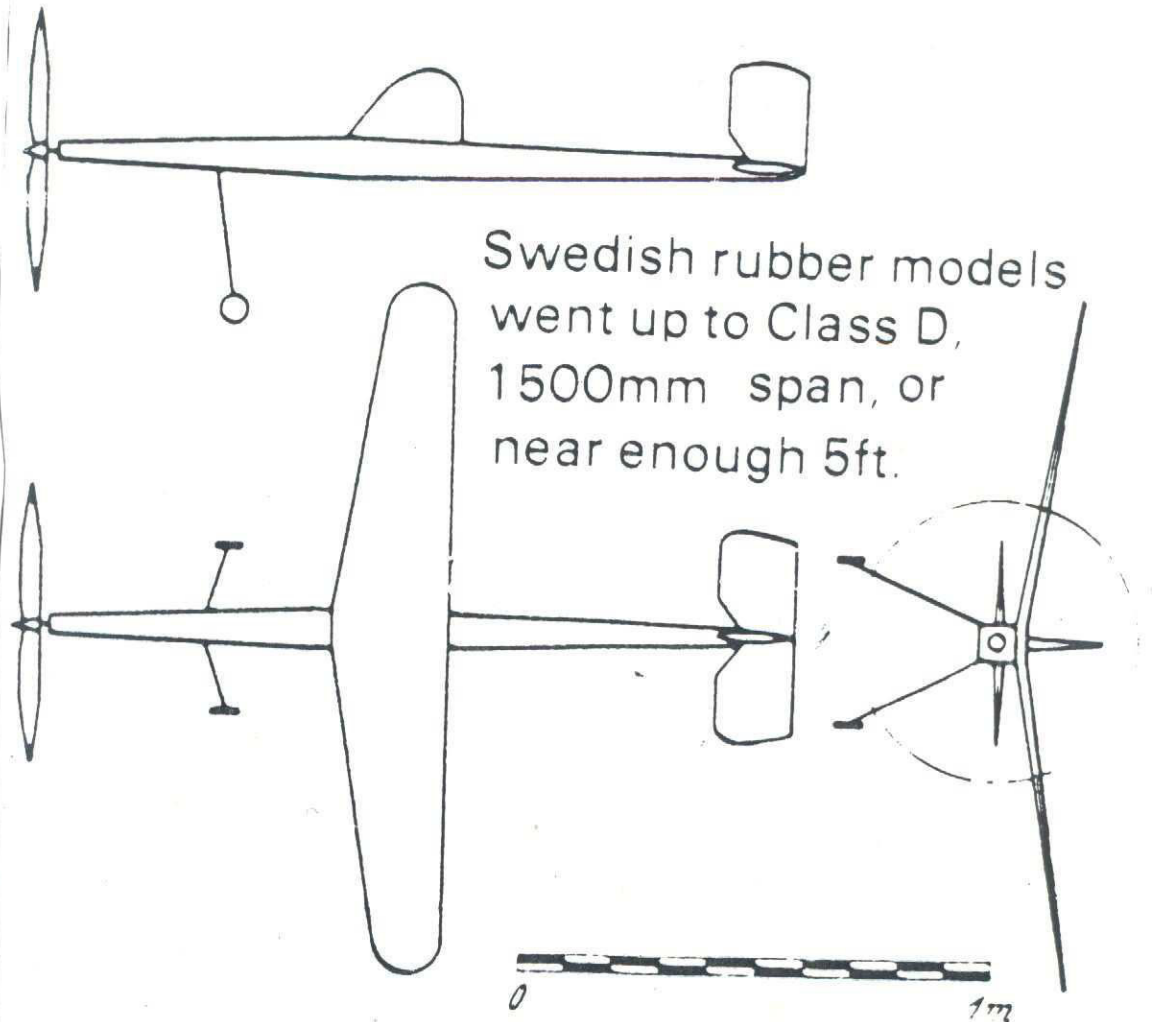
Allan Palmgren, V. S. M. K., med sin största kroppsmodell.



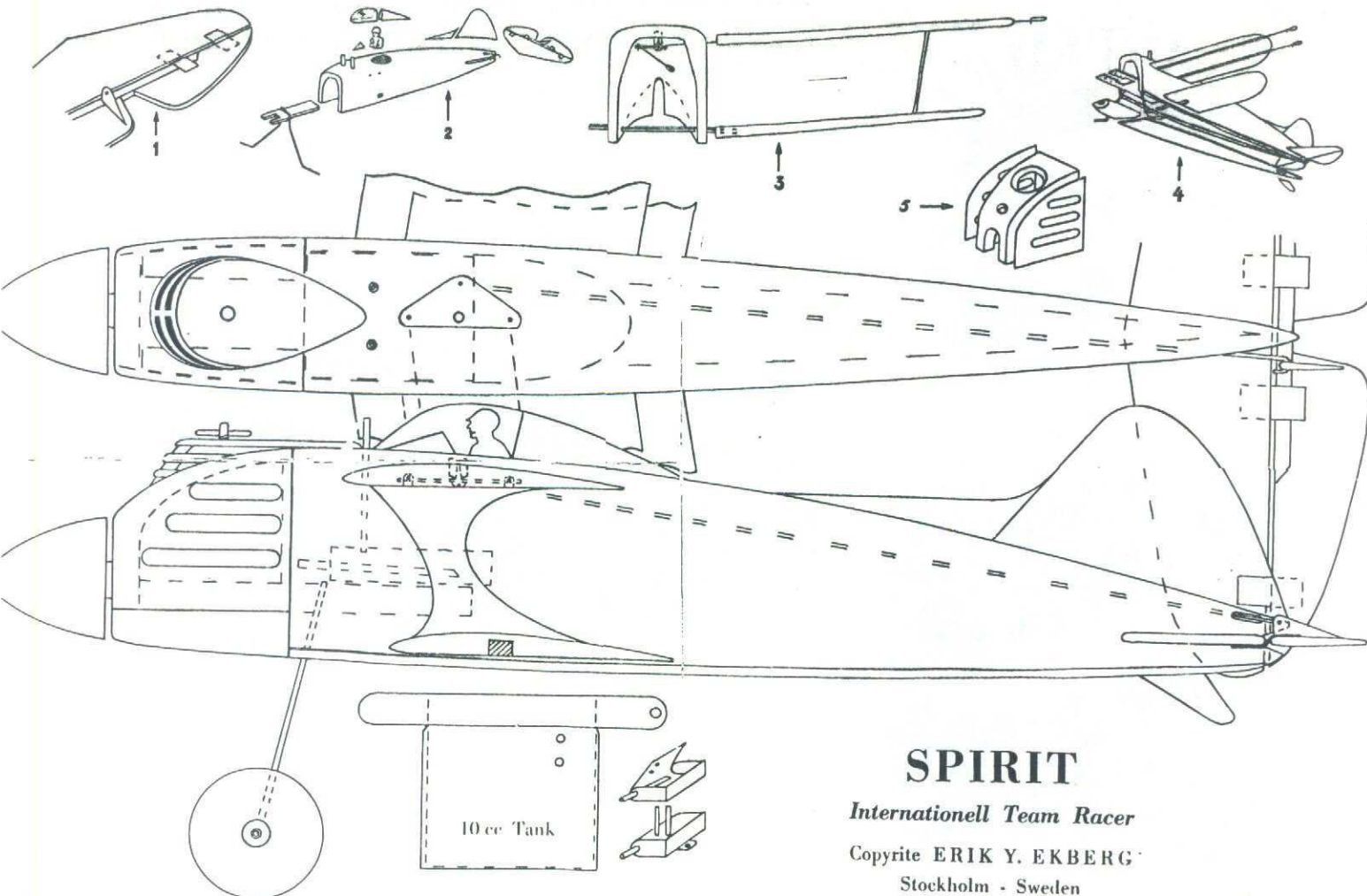
Ovanstående foto från SMSF:s tävling på Gärdet 31 maj 1936 låg till grund för Rolf Asterviks vinjettbild för vår tidning.

Argus Books  
=Aeromodeller  
har utgivit en  
bok "Model  
Flying" sam-  
manställd av  
Vic Smeed.  
I den fanns  
denna rit-  
ning till-  
sammans med  
100-tals and-  
ra.  
Ett ex.av bo-  
ken finns att  
köpa hos S.O.  
Lindén för  
kr: 75:- +  
porto.

"Swedish model  
of 1936 by A.  
Palmgren,Gote-  
borg.Span 148  
cm(58in.),  
length 157 cm  
(62in.) with 95g  
of rubber tur-  
ning a 60 cm  
(23½in.)prop.  
Total flying  
weight just  
under 8 oz.s  
Vem gör full-  
skalaritning?



Swedish rubber models  
went up to Class D,  
1500mm span, or  
near enough 5ft.



# SPIRIT

Internationell Team Racer

Copyrite ERIK Y. EKBERG

Stockholm - Sweden

BREV: Erik Y. Ekberg.

Jag tackar för dina brev. Jag girerade min medlemsavgift och hoppas den har kommit fram. Så får jag uttrycka min glädje och tacksamhet över att du ställt dig i spetsen för en sammanslutning för oss gamla modellflygare.

Den Yngve Ekberg du frågar efter är mycket riktigt jag. Det gläder mig väldigt att några av mina ritningar finns kvar i behåll. I den vevan får jag uttrycka mitt önskemål om att erhålla kopior på mina modeller "Spjutet" och "Extrem". Kan sändas mot postförskott eller om du skriver vad dom kostar så girerar jag beloppet.

Finns det dekal för bakrutan på bilen eller för planen, så sänd med det.

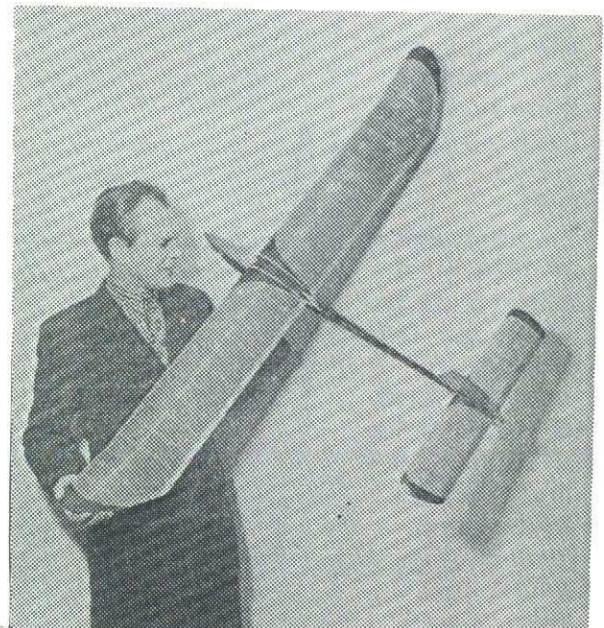
Jag är medlem i Modellflygklubben Stratos i Nynäshamn och naturligtvis har min erfarenhet tagits i anspråk meddetsamma och det tycker jag är fint.

Det är riktigt att jag bl.a. vann Vinter-tävlingen på Skarpnäck i klass S1 1943. Dagens Nyheters Hederspris har jag ännu så något har jag räddat ur glömskan. Några KSAK-medaljer har jag också kvar samt KSAK:s Modellflygcertifikat nr:378 S och nr:379 G, alltså för segel- och gummimotormodeller. Sänder en ritning på en av mina linstyrningsmoeller som var byggsats med färdiga vingar, stabbe, fena och kropp. Sänder även en del foton på en del av mina konstruktioner. Foto på segelmodellen får du gärna behålla då jag har 2 stycken av den.

## MODEL BUILDER

MODEL BUILDER (ISSN 0194 7079) is published monthly by RCMB INC., 898 West 16th St., Newport Beach, California 92663. Phone (714) 645-8830.

Subscriptions: \$25.00 per year, \$47.00 for two years. Single copies \$2.50. Subscriptions outside the US (except APO & FPO) \$32.00 for one year only. All payments must be in US funds, drawn on a US bank.



Erik Ekberg med Sint-modell 1950-tal

skulle jag helst vilja ha tillbaka, men går det att ta kopior, om intresse finns, så har jag inget däremot. Gummimotormodellen är en "Tempo", klass Wakefield. En i mitt tycke fin modell. Finns ingen ritning kvar av den? Det borde KSAK ha. Jag deltog i en byggtävling på Tekniska Museet med efterföljande tävling på Gärdet. Placeringen kanske inte var så lysande för min del men jösses vad trevligt det var.

Jag tänker nu i vinter bygga en del modeller för kommande träffar nästa år. Återkommer med beställningar på ritningar och säger nu hej så länge.

BREV: Erik Y. Ekberg.

Tack för ditt brev.

Du vill höra lite om min "modellflyghistoria". Ja, nog har jag en hel del att berätta. Det sägs ju att när man blir gammal (fast jag känner mig bara lite äldre) kommer man ihåg det, som ligger långt tillbaka i tiden, men nutid glömmar man lätt.

Nåväl, mitt intresse för flyget går så långt tillbaka i tiden som till 1921 eller -22, men det är ju en särskild historia. Vill du få den nedskrivna kan jag återkomma senare.

Nu till modellflyget!

Jag skulle tro att mitt egentliga modellbyggande började omkring 1930, då jag såg en annons från Wentzels och skickade då efter katalog och modeller därifrån. Fick då "blodad tand" och det blev flera. Min far var snickare i statlig tjänst på Tygstationen i Karlsborg. Han hade tjänstebostad och i anslutning till denna fanns en vedbod, där han hade inrättat en snickarbod. I denna snickarbod samlades så småningom grannarnas pojkar omkring mig och jag tog hem modeller och lärde dem att bygga så gott som jag nu förstod.

Det hela utvecklade sig så småningom till Karlsborgs Flygklubb, som jag startade 1941. Vi hade modellflyg och segelflyg på programmet.

Jag sökte hos KSAK och fick till klubben en byggsats till en "Schulgleiter 38" (SG 38).

Vi byggde den under vintern och hade sedan utbildning för A- och B-diplom. Segelflyget försköt inte modellflyget utan jag startade även underavdelningar i Forsvik och Mölltorp för modellflyg. Två orter c:a en mil från Karlsborg. Efter kriget hamnade jag i Stockholm. Kom i kontakt med Fritidsbyrå och blev fritidsledare på Kristinebergsgården. Där startade jag modellflygklubben Guldvingen.

## Termicus J:r

En av de bästa segelflygmodeller som kan erbjudas modellflygbyggaren. Den är konstruerad för att kunna användas till kursverksamhet. Den förnämliga konstruktionen lämpar sig såväl för nybörjaren som sport- eller tävlingsflygaren. Byggsatsen har utsågad nosplatta, vingbudd och kroppsstav. Listerna är tillkapade i rätta längder. Spryglar, vingspetsar och fenor är tryckta på balsaplak. Den är mycket lätt att bygga. Modellen är startsäker och har den allra bästa glidformaga. Den vann Stockholmsmästerskapet vid sitt första framträdande. Spännvidd 952 mm.

PRIS PR BYGGSATS ..... Kr. 7:85  
RITNING MED BYGGBESKRIVNING ..... 2:25



En annons från Hobby Sport

Under början av 50-talet öppnade jag först Modellflygfirman Teknikmodeller, som senare fick namnet Hobby Sport, som jag drev fram till 1958. Sen blev jag tvungen att lägga ner verksamheten bl.a. på grund av sjukdom och efter att ha gått igenom två diskbråcksoperationer. Nu, som sagt var, har intresset kommit tillbaka. Ja, intresset har väl alltid funnits där hela tiden, men nu har det brutit ut på allvar igen, även om takten ju nu är lugnare. Modellflygklubben Stratos i Nynäshamn har ett litet flygfält några kilometer utanför centrum. Vi tränar för tillfället segelflyg med RC de söndagar, då vädret så tillåter. Klubben disponerar en nu nedlagd liten skola som bygg- och klubblokal.

Lördagen den 21/11 hade vi öppet hus och visade då olika sorters modeller.

Jag slutar för denna gång med modellflyghälsningar från

Erik (Yngve) Ekberg

## Vindil

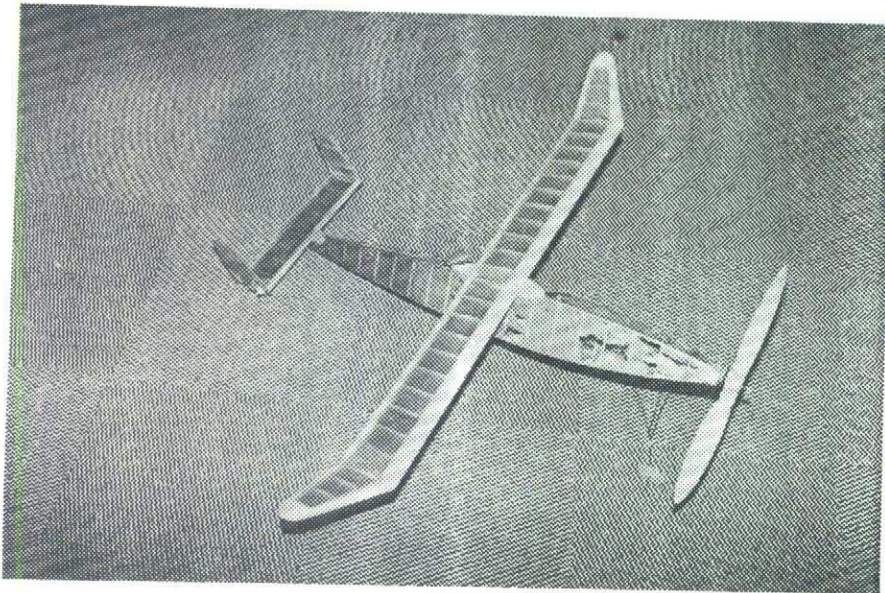
Klass E.

En synnerligen god fri flyktsmodell för 1-1,5 cc. motor. Modellen har fått mycket goda lövord av de som byggt och flugit den. Den har lag sjunkhastighet och jämn glidflykt. Byggsatsen innehåller rikligt med materiel med spryglar och spant på tryckta plak. materiel för torsionslösa, färdiga kroppsdelar, färdigsågad pylon och fena samt anordning för fjuse- m. m. Modellen är synnerligen elegant och tjugig med rena linier. Den är en fröjd för ögat när den användes som prydnad eller när den flyger.

Den användes med fördel för tävling. En segrarmodell.

PRIS PR BYGGSATS ..... Kr. 13:85  
RITNING MED BYGGBESKRIVNING ..... 3:50





Ur "FLYGTIDNINGEN" april 1942:

**Vi presentera:**

En av de segelflygare som börjat från början d.v.s. med modellflyg, är Björn Andersson. År 1934 satte han igång på allvar och 1936 deltog han i sin första stora tävling i samband med ILIS.

Efter en rad svenska segrar utsågs Björn Andersson att representera Sverige vid Wakefieldtävlingarna i London 1937 och blev där sexa. Denna förnämliga placering fick han i hård konkurrens med världens skickligaste modellflygare. Vid nordiska tävlingar i Norrköping 1938 om KSAK:s modellflygarpokal utgick Björn som segrare och fick något senare företaga sin andra utlandsresa, nämligen till Paris och Antwerpen.

Björn gick ännu i skolan när det stockholmska segelflyget började taga ny fart. Sin segelflygarbana började han sommaren 1939 i god tid för att bli den första som erövrade sitt A-diplom på Bromma. För övrigt tog han också C-diplom som förste man på flygplatsen.

Den naturliga övergången mellan modellflyg och segelflyg illustreras på ett förträffligt sätt av Björn Andersson, som från att ha varit ett av det svenska modellflygets stora trumfess så småningom blivit en välkänd ledare inom vårt blomstrande segelflyg.

Som nybliven segelflygare släppte han ingalunda kontakten med modellflyget. Åren 1939-41 fungerade han som ordf. i Vingarna, och vid den första KSAK-kursen för modellflygledare svarade Björn för undervisningen i aerodynamik och konstruktionslära.

Björn Andersson blev Stockholms Segelflygförbunds förste materialförvaltare, och f.n. tjänstgör han som 1:e flyginstruktör i Stockholms Segelflygklubb. Han har erövat segelflygcertifikat nr 2 och hör väl till dem som närmast står i tur att klara proven för silver C:et.

Björn Andersson har flygning till yrke. Sedan hösten 1939 är han anställd vid Kungl. Flygförvaltningen. I ständig kontakt med flyget har han alla förutsättningar att bli en sakkunnet ledare för modell- och segelflygare även i framtiden.

-ERA-



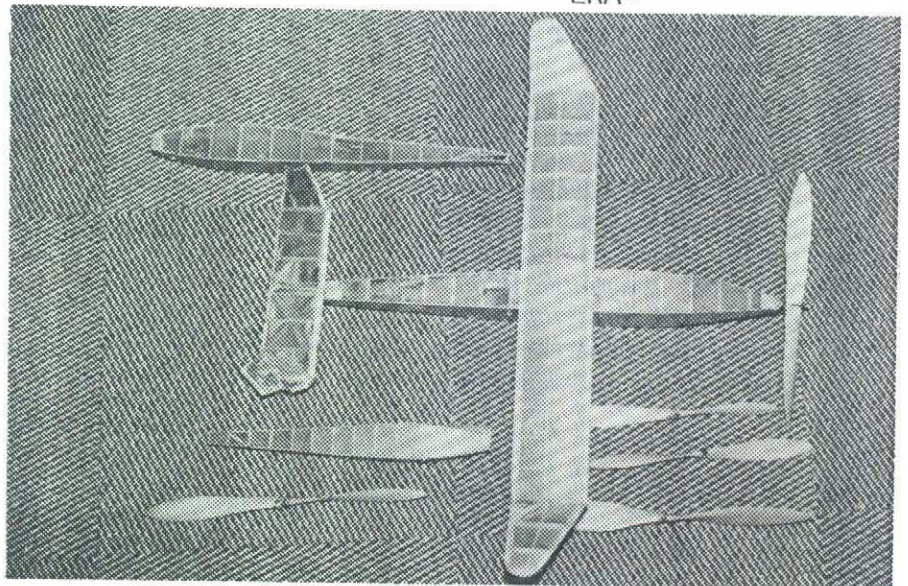
**RUBBER POWERED FLYING MODELS**  
KITS • PLANS • ACCESSORIES

KITS - TISSUE - LUBE - PROPELLERS  
SHAFTS - BEARINGS - WHEELS

LARGE CATALOG OF QUALITY SUPPLIES,  
KITS AND PLANS FOR RUBBER POWERED  
MODELS. ALSO CO-2 ENGINES, BLIMPS,  
ELECTRIC AND MORE.

**FULL CATALOG \$2.00**  
NEW NO. (619) 448-1818

**P.P. Peck-Polymers**  
BOX 2498 -H LA MESA, CA 92041



"Tip-Top" och några andra modeller



forts.

Vid Oldtimer-SM i augusti 1987 visades Björns modell från 1938 upp. Det var den modellen, som han vann NM 1938 med.

Att dessa modeller kommit i "SMOS":s ägo har vi Lars Tolkstam, Kumla att tacka. Han fann två trunkar med gamla modeller på Älleberg i somras. Delarna låg utspridda och risk fanns att de skulle bli skadade eller t.o.m. bortkastade. Något intresse hos personalen vid segelflygmuseet att ta sakerna tillvara fanns tydligen inte.

Lars kom till mig med trunkarna. Genast såg jag vad det rörde sig om. Ett brev till Björn Flodén med en mängd frågor kring de foton som jag tog på planen och delarna gav besked.

Björn hade blivit tillfrågad om hans gamla modeller kunde doneras till en permanent utställning och han hade givit sitt tillstånd.

Björn skriver också: "Det är ju snart 50 år sedan jag sysslade med modellflyg i Sverige, men jag skall försöka kommentera så mycket som minnet tillåter.

Foto nr 1.

Modellen är troligen den jag flög i Norrköping. Vingen med symmetrisk profil och utan vingöron är inte min. Kanske min bror Tord Flodén kan ha en idé."

Så berättar Björn vidare att han påbörjade en nykonstruktion 1939, varav delar fanns med i trunken, men som inte blev fullföljd då kvällsstudierna för ingenjörsexamen tog all tid och sedan blev segelflyget hans hobby. Några "knepig" propellrar låg också i trunkarna. T.ex en enbladig fällbar och en fast tvåbladig med urskålningar i bakkanten. Dessa var experiment, som aldrig kom till praktisk användning. En av Wakefieldkropparna var avsedd för infällbart landställ och dubbla motorer. Först skulle den nedre driva propellern sedan den övre. När båda var utgångna stoppades propelleraxeln, så att de två bladen fälldes bakåt. Björn har denna mekanism kvar i en skrivbordslåda. Han skri-

ver också att denna konstruktion bidrog till att han blev erbjuden jobbet på RCA !

Foto nr 2.

"Detta är troligtvis min brors modeller, utom den tredje kroppen. Vi använde aldrig växlar. Sune och jag påverkade varandra, men vi byggde var och en från våra egna ritningar och våra bröder följde i våra "fotspår".

En helt fantastisk segelmodell i helplankad balsa fanns i en trunk. "Det var många timmars jobb lagt ner på att forma främre delen av kroppen. Glidvinkeln var en misräkning - och en demonstration av inverkan av Reynolds tal.

Med i Björns brev kom också några färgkort med en stolt morfar som hjälpte sina barnbarn. "Efter många år med intresset inriktat på segelflygning och motorflygning har jag delvis kommit tillbaka till modeller genom mina barnbarn, Krispin och Lars. De kom på besök i somras tillsammans med Rita, min äldsta dotter. De hade begärt att få lära sig att bygga flygande modeller, så jag hade skaffat några byggsatser. Vi började med en Tummeliteniiknande modell. Två sådana byggdes och flögs. Sedan blev det en med uppbyggd kropp och vinge med spryglar och klädsel. Den flög fint. Och slutligen började vi bygga ett segelplan med 6 ft. vingspann, som nästa år skall kompletteras med elektrisk motor, fällbar propeller och radiokontroll. Bifogade kort illustrerar.

Slutligen har jag en önskan: Skulle Du kunna sända mig en kopia av "DYN V"-ritningen? Jag gjorde upp ritningen för Sven Wentzel, men jag har förlorat min kopia.

Hjärtliga hälsningar  
Björn Flodén

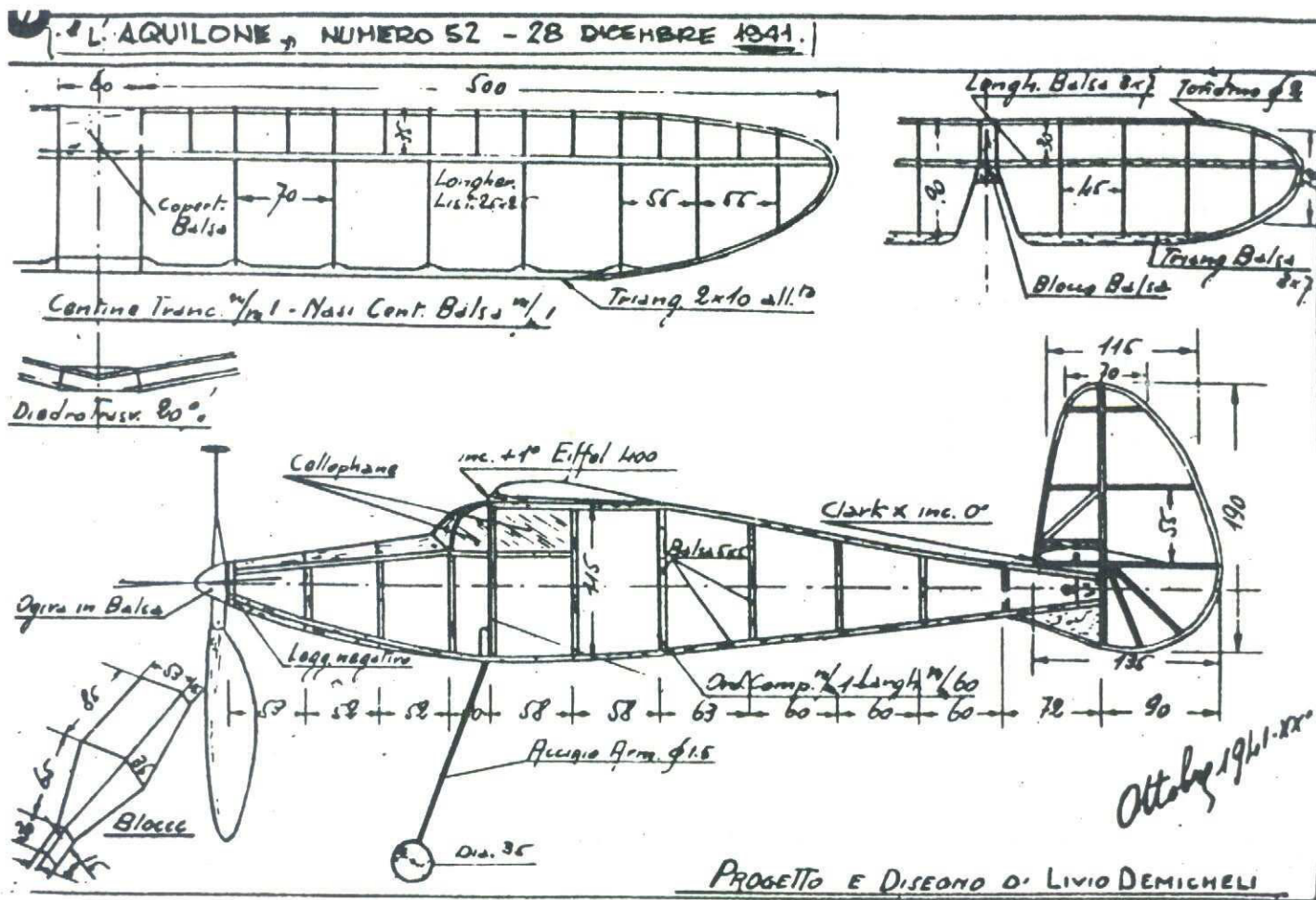
- Björns adress är: Björn Flodén, Star Route  
Fort Garland, CO 81133  
U.S.A.

Björn och Gun-Britt Flodén

Björn ändrade efternamnet till Flodén och snart därefter lämnade han Sverige. Han fick anställning hos RCA och bosatte sig i USA.

Hans fru Gun Britt, också skicklig segelflygare satte 1956 svenskt distansrekord i damklassen med 305 km (Älleberg-Trelleborg) I ett nummer av "Flygrevyn" nr 2 1971 berättas om makarna som då höll på med var sitt "hembygge". Gun-Britt byggde på en "BD-4" en 4-sitsig enmotorig maskin, medan Björn byggde om kroppen till sitt segelflygplan "HP-10". Från början en byggsatskärre, som Björn dock kvaddade och nu byggde han en ny kropp av egen konstruktion. Familjens fyra bilar fick stå ute, då flygplanen vårdades betydligt ömmare !





TÄVLA I ITALIEN !

24-26 maj

28-29 maj nationell tävling i Modena.

Pavullo nel Frigano

Skriv till Mr. Giampaolo Luppi,

Via del Domenichino 84/1

44100 Modena-Italien

26 juni 2:a nationella OT-tävlingen

endast F/F, i Orentano (Lucca)

Skriv till Mr. Licio Fanfani,

Via G. Fracastoro, 2

50134 Firenze, Italien

17-18 sept. Internationell tävling

-nära Bergamo - Skriv till

Mr. Ivan Poloni

Viale Abruzzi, 14

24035 Curno (Bergamo)

Italien

Guido Fea, Italien välkänd

Wakefieldflygare på 50-talet

Här med sin "L' Aquilone"

U D I N E 12 - 13 SEPT.1987

Att beskriva atmosfären som rådde under 5:e nationella oldtimermötet skulle kräva alltför stort utrymme.

Detta meeting organiserades av Giulio Dorio, ordförande i italienska oldtimersällskapet. De italienska modellflygarna hade full disposition till Nicola Muranos välutrustade flygfält "Arizona 2000" inte långt från det välkända flygfältet "Campo Formido".

"Campo Formido" är centra för italienarnas främsta aerobatic-team och detta gav en speciell aura åt detta meeting.

Träffen i Udine öppnades i gryningen den 12 sept. Vid ankomsten av "AIAS" - vårt SAM Italia. På söndagen kom 44 deltagare med 86 modeller.

Några modellplan var ännu inte helt färdiga men detta gav åskådarna - entusiaster från orten - och oldtimers ett tillfälle att se allt det arbete som tålmodigt och noggrant lagts ned för att göra dessa modeller till trogna kopior från de svunna epokerna.

Några helt otroligt fina modeller visades t.ex. 1935-års "I-ARV8" rörkroppsmodell. Den var helt identisk med den modell Arve Mozzarini byggde för 50 år sedan. Kroppsröret kunde rymma komprimerad luft som behövdes för att driva en 3-cylindrig motor av hans egen konstruktion.

De båda "M.F.7" var perfekta replikor av en italiensk rekordhållare från 1940. Den ena av Sergio Stellini från Pordenone och den andra av Fiorenzo Vavassori från Bergamo.

Stort intresse väckte en flygande vinge byggd av Luca Marinigh från Udine. Denne unge medlem av oldtimerklubben är en av Dorios elever. Han hade byggt och visade upp den perfekta flygningen med en 1946-års amerikansk Bernhard Grosskonstruerad modell. Ytterligare perfekta modeller byggda av Baldi från Rabenna, Ticco från Padua, Martinello från Vicenza hur skulle vi kunna glömma "Movo M12" byggd av Davide Pattina från Milano. Denna modell var en trogen kopia av "FIAT CR 32" 32". De flesta modellerna (friflygande, RC-segel och gummimotor-modeller) var reproduktioner av italienska konstruktioner medan de med motorer representerande 1930- och 40-tal var amerikanska konstruktioner. Särskilt uppskattade vi ivern hos Giorgio Rabaglios FALCH-klubb, vars medlemmar bidrog till att muntra upp mötet. På söndagen vid 2-tiden landade Friuliano-klubbens fallskärmshoppare på Arizona 2000-fältet med stor precision bland hundrade applåderande åskådare. Ett speciellt tack går till Giulio Dorio och till fruarna i oldtimerorganisationen för att de "sötade" mötet med sina delikata bakverk. Dessa kakor sköljdes ned med 35 liter utmärkt Refoso- och Ramadolovin. Vi tackar också medlemmarna i Dorios familj släkt och vänner, vilka skötte PR-avdelningen med särskild omsorg såsom guider, taxiförare, bartenders, fotografer under Udinedagarna. Under dessa två dagar, lördag och söndag, serverades 242 varma måltider.

Presidenten i SAM Austria, Karl Benes ropade fram Giulio Dorio för att tacka honom. Gratulationer kom också från jugoslaviska organisatörer, som hade inbjudit italienska oldtimers att delta i ett meeting i Ajdussina i Jugoslavien.

En grupp av våra medlemmar träffades på lördagskvällen för att arrangera föreningsmötet på söndagseftermiddagen. Från detta möte kan nämnas att man behöver skilja mellan "inomhus" pratmöten och "utomhus" flygmöten. Jag antar att detta förslag snart skall sättas i verket.

Slutligen på allas vägnar som deltog i mötet i Udine tackar vi Giulio Dorio, ordförande i SAM Italia och hans medhjälpare.

Vi ses igen vid vårt möte 1988.

Roberto Marzoli-Ivan Poloni

# MODELLFLYGET

## I SVERIGE

1942

Notiser från norr till söder.

### Vännäs.

På våren 1937 bildades Vännäs Modellflygklubb "Örnen" med sju medlemmar. Första styrelsen blev Tore Hammarlund, ordf., Gösta Hammarlund, v. ordf., Erik Lundqvist kassör och Åke Engström sekr. En utställning i februari i samarbete med Vännäs Ungdomsråd gav 15 nya medlemmar. Huvudsakbygge man segelmodeller då gummisnodd ej fanns att tillgå.

### Bulltofta.

Efter att de skånska modellflygarna genomfört sin Bulltoftatävling den 1 mars i stundtals 12 sekunder meters vind, samlades de till en konferens ledd av dåvarande fanjunkare Erik Bjurhovd. Frågan gällde bildande av Skånes Modellflygförbund. Samtliga var ense om värdet av ett sådant, och därför kom diskussionen att syssa med hur förbundet skulle organiseras. Ett AU tillsattes bestående av Terje Larsson, Lars Andersson, Folke Nordström och Bertil Olsson.

### Karlshamn.

I Karlshamn bildades 28 februari en modellsektion av Karlshamns Motorklubb på förslag av överlärare E. Lindstrand.

### Nässjö.

Likaså bildade Nässjö Motorklubb en avdelning för modellflyg. Som inledning höll man den 1 mars klubbmästerskap på Ingbergssjön. Efter tävlingen träffades man i Godtemplarlokalen där ing. Georg H. Derantz från Stockholm höll föredrag om modell- och segelflyg. Efter prisutdelningen visades ljudfilmen "Segelflieger auf der Wasserkuppe".

(Var finns den filmen i dag? reds anm.)

### Stocksund.

En ny sektion av "Vingarna" bildades 10 mars i Stocksund. Sektionsstyrelsen bestod av Bengt OéKonor, ordf., Boo Lundeqvist, sekr. och kassör Torsten Österberg. Tillgångar från Mfk Monsun överfördes till Stocksundssektionen, som på så sätt fick en stabil ekonomisk grund från starten.

### Limhamn.

Limhamns Mfk beslöt på sitt årsmöte som leddes av John H. Hansson ansöka om att få ord 1942-års Skånemästerskap. John Hansson omvaldes till ordf., Uno Jönsson blev v. ordf., Terje Larsson sekr. Lars Andersson, kassör och Lennart Hansson materialförvaltare.

### Linköping

Linköpingseskadern samlades efter ett omöjligt modellflygväder på ett stadens konditorier för årsmöte. Efter inledningsbakelser och te vidtog förhandlingar. Efter tillfälligt nedlagd verksamhet återupptog klubben sitt arbete då samtliga flygklubbar i Linköping fick ett gemensamt sekretariat. Sigurd Isacson drog sig tillbaka efter 5 års ledarskap och överlämnade förtroendet som eskaderledare till Björn Göransson. Som ordförande i VU utsågs Kerstin Ödlund, Lars Göransson, sekreterare

### Mariefred.

En modellflygtävling på Gripsholmsviken i Mariefred den 22 mars anordnades av ÖSFK:s Mariefred-avdelning. Vinden var hård men solen strålade. Bästa individuella tid uppnådde Olle Kalsson, Mariefred i S2 med 2.04 min. Resultat:

S1:	1. Osvald Eklöf, Eskilstuna	1.49,3 min.
	2. Gunnar Schröder, Vingarna	1.20,5
	3. Olof Pettersson, Eskilstuna	1.14,3

S2:	1. Olle Karlsson, Mariefred	1.32,0
	2. L.E. Skeppström, Södertälje	1.17,4
	3. Lars Uno Andersson, Mariefred	0.41,9

S3:	1. Lennart Andersson, Mariefred	1.15,7
	2. Harry Rundgren, Mariefred	1.11,5
	3. Curt Jansson, Vingarna	0.59,5

### Mjölby.

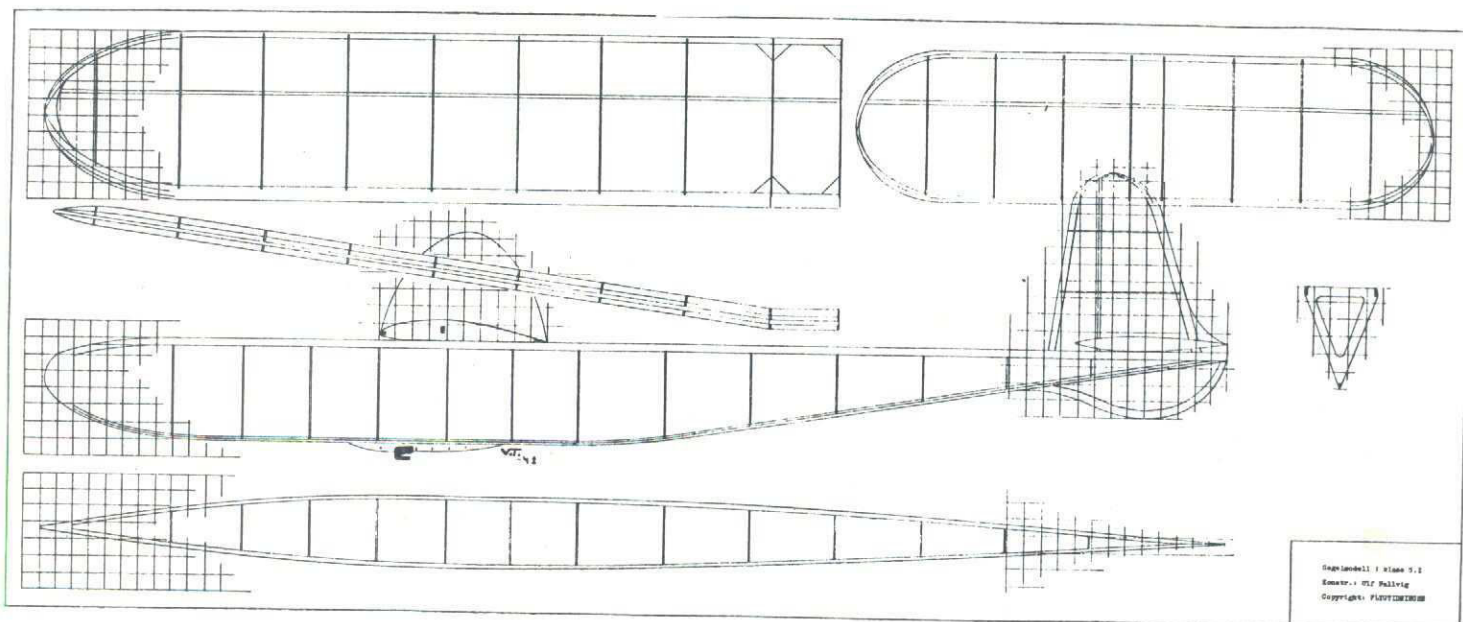
Samma dag hölls en serietävling på Stohagsgården i Mjölby mellan Mjölby MFK och Norrköpings MSFK. Båda klubbarna använde vinschar i den halvmeterdjupa snön. Segrare i klass S1: S. Sundberg, Norrköping S2: L. Söderberg, Mjölby, S3: B. Hallborg, Norrköping.

### "Modellflygets totalproblem".

Karl Axel Pettersson gav sin syn på "Modellflygets totalproblem" i aprilnumret av Sv. Flygtidn. Han ansåg att modellflyget stod vid en skiljeväg; antingen skulle den bli en folksport eller en exklusiv hobby för ett fåtal utvalda. Det främsta problemet var ekonomin. Någon form av statligt bidrag borde kunna lämnas, då många andra ungdomsorganisationer redan fått sådant. Statens järnvägar borde kunna bidra med rabatter för tävlande. Ett försök att få tillämpa den s.k. skyttetaxan hade givit negativt resultat. Kanske någon form av privat sponsring (för att ta ett modernt ord - red.) kunde erhållas från t.ex. oljebolagen, skrev KAP och jämförde med Schweiz, där exempelvis Shell hade givit stöd. Om modellflyget infördes på skolschemat i slöjden så som KSAK i en skrivelse till SÖ förordad skulle ett uppsving vara givet. KFUM hade med sin satsning på flygscouting givit ett betydande bidrag. I förhållande till segelflyget hade modellflyget ofta fått stå tillbaka, det borde man ändra med det snaraste och ge var gren sitt berättigade bistånd. KAP gav också ett förslag till hur landet skulle kunna indelas i distrikt.

Vid ett årligt modellflygarting skulle landets modellflygare välja ett AU - motsv. KSAK:s modellflygkommitte -. KAPes tankar och ideer har ju delvis förverkligats i nutiden. Inte förrän i modern tid har en landsomfattande distriktsindelning kommit till, detta har skett tack vare möjligheterna att erhålla landstingsbidrag för ungdomsverksamhet. Det tog över 40 år .....





En liten ant.säger "V.T.42"

### Segelmodell i klass S:1

Konstr. Ulf Hallvig.

Hela modellen är avsedd att byggas i lind och furu. Lämpligen börjar man med vingen, och skär ut sryglarna. Dessa limmas på mittbalken varefter fram- och bakkant fästes. Observera att sryglarna är infällda i bakkanten för att konstruktionen ska bli starkare. Därpå limmas spetsarna. Helst bör vingen byggas på en bädd.

Materiallista till vingen:

Vingframkant.....	2 x 5 mm	Vingspets....	2 mm
Mittbalk.....	22 x 5 mm	Sryglar.....	1 mm
Bakkant.....	2 x 8 mm		

Vi övergår till fena och stabilisator. I princip byggs dessa på samma sätt som vingen. Även här fälls sryglarna in i bakkanten.

Materiallista till fena och stabilisator.

Framkanter.....	2 x 4 mm	Bakkanter...2 x 6 mm	
Mittbalkar.....	2 x 2 mm	Sryglar.....	0,8 mm

Kroppen är uppbyggd på de två huvudlongerongerna samt den undre longerongen, vilken är infälld diagonalt dels för att ge större styrka åt kroppen och dels skänka en bättre yta för klädseln. Spanten måste förfärdigas med stor omsorg, och det är av vikt att lätthålen skäras ut noggrant. I nosklotsen borras till slut det sedvanliga hålet för vikter till utbalansering av modellen. Under kroppen limmas fästet för startkroken - denna är limmad av tre lager celluloid (ett grövre i mitten, som skall vara lika tjockt som glidskennan och två tunnare på ömse sidor om denna).

Materiallista till kroppen.

Huvudlongeronger..	3 x 5 mm	Spant.....	1 mm
Undre longerong...	3 x 3 mm	Startkrok	3 mm
		och 1 mm celluloid	

### "Dödens triangel"

Utdrag ur Charles Berlitz bok (A&K)

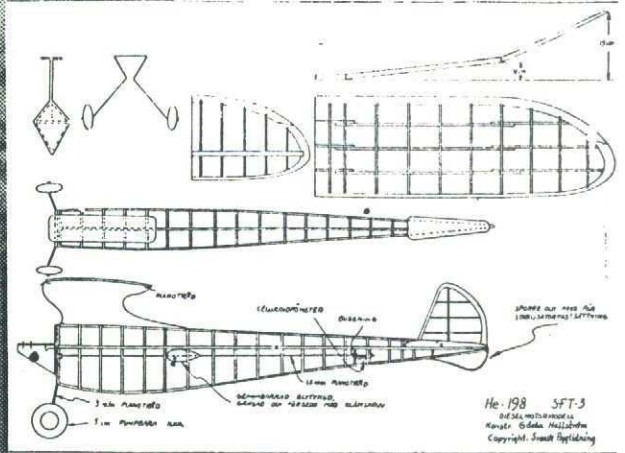
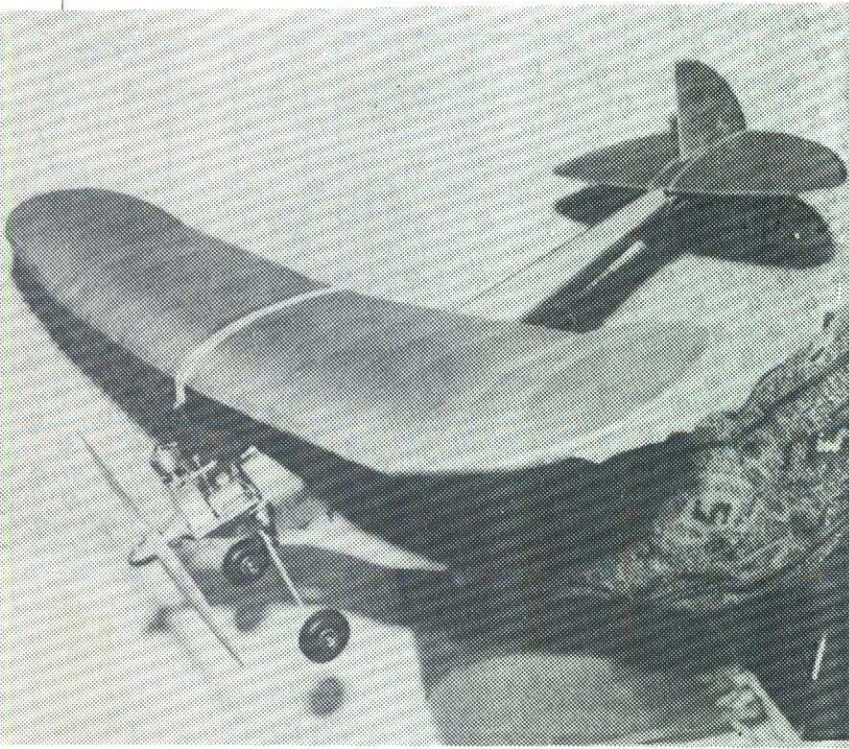
"De rika fynden från det faraoniska Egypten har på senare tid antytt att man i forntiden skulle ha känt till luftfarkoster av det slag som är tyngre än luften. Till skillnad från den colombianska modellen är de egyptiska gjorda av trä, men de har legat i gravar där det torra klimatet bevarat dem genom årtusenden. Fynd som legat på museer och som man hela tiden trots föreställa fåglar, visar sig vid närmare betraktande vara flygplansmodeller. En trämodell som finns i det statliga museet i Kairo visar sig med all tydlighet vara ett modellflygplan, som inte nämnvärt skiljer sig från dem vi bygger i dag. Det påpekade bland andra dr Messiha redan 1969. Modellen har ett upprättstående sidoroder och flygkroppen är aerodynamiskt utformad. Beträffande vingarnas infästningsvinkel mot flygkroppen har dr Messihans bror, som är flygmekaniker, gjort följande kommentar:

Den negativa vinkeln tjänar samma syfte som en positiv vinkel på samma plats. Den gör att vingarna blir en del av en ellips, och det ger i sin tur en större stabilitet i flykten. Kroppens strömlinjeform minskar luftmotståndet och risken för bromsande virvelbildningar, det vet man efter årtal av experiment under flygets barndom.

Den här modellen kan fortfarande flyga, och om man kastar den som ett modellglidflygplan flyger den mycket bra. Den bevisar hur mycket man visste om aerodynamik i Egypten för flera tusen år sedan.

Dr Messiha har upptäckt att proportionerna mellan vingarnas spännvidd och den övriga flygkroppen är nästan identiskt desamma hos några av de egyptiska modeller-

# Gösta Hellströms DIESELMODELL SFT-3



Första helsvenska dieselmotorn SFT-3.

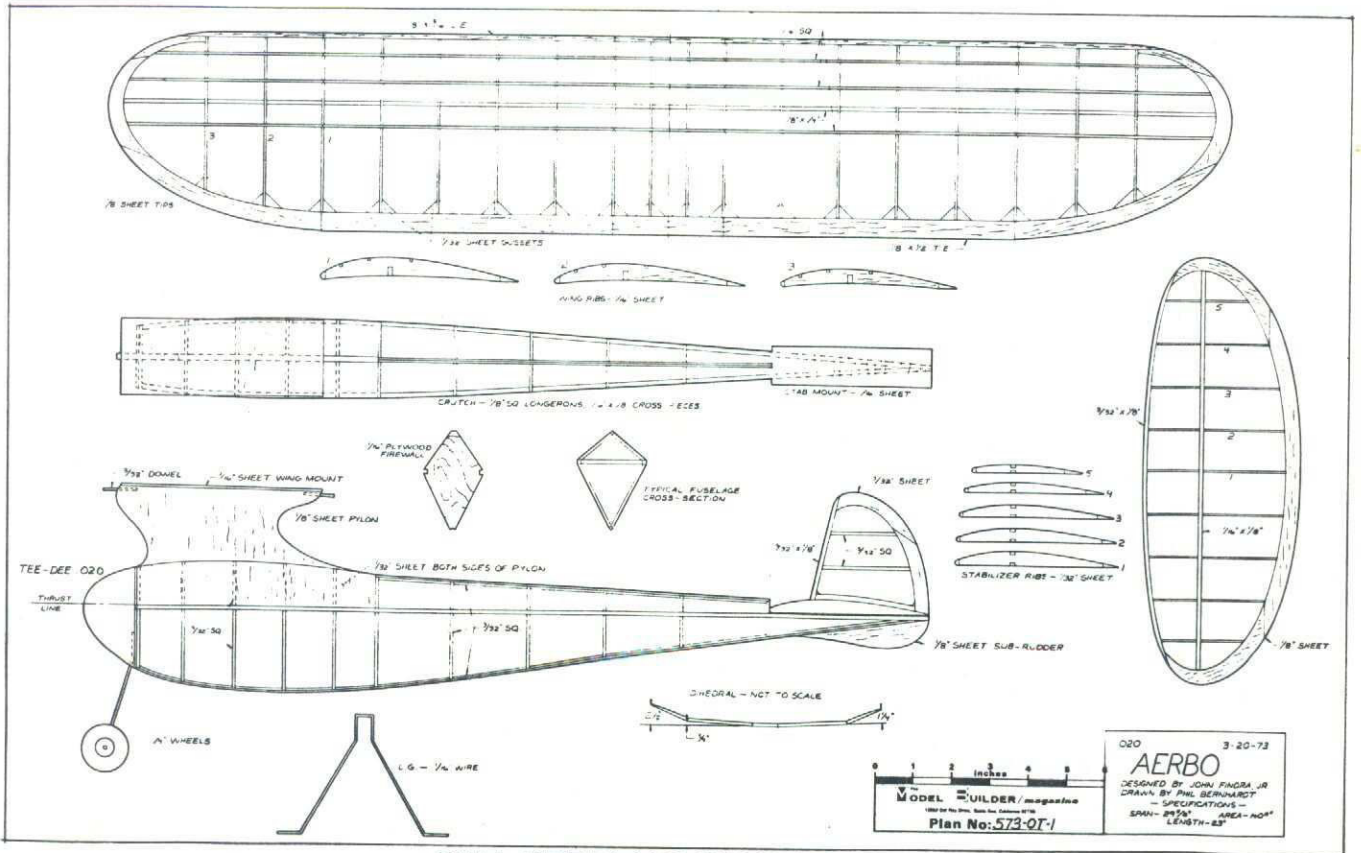
### ▪ FÖRSTA HELSVENSKA DIESELMODELLEN ▪

Det var något av en sensation, när ett par unga stockholmska modellflygentusiaster cyklade ut till Skarpnäck för att "testa" en splitt ny dieselmotorn - den första i sitt slag. Kunde man tala om epok inom vårt unga modellflyg skulle förvisso ett sådant ord passa bra i detta sammanhang. Gösta Hellström hade länge funderat på att bygga en sådan modell, men problemet var att anskaffa en lämplig motor.

Så småningom fick han kontakt med Ivan Rogstadius, som länge umgåtts med planer att bygga en dieselmotor. De båda hobbyisterna slog sig ihop. Hellström stod för fackkunskapen på flygområdet, Rogstadius för sakkunskapen på motorgebitet.

De båda gav sig i hemlighet ut att prova modellen. Under de första flygningarna använde de en gammal amerikansk metod - de fäste helt enkelt en 60 m lång lina vid modellen. Trots tyngden av lina flög modellen riktigt bra. Tyngdpunkten var inte exakt varför Hellström fäste en borrhåla i aktern för att modellen skulle väga jämnt. Vid proven kvaddades flera propeller. Gång på gång slets bitar ur dem. Till slut flög man med en liten snurra avtrubbad till ca 10 cm diam, men det gick uppåt ändå!

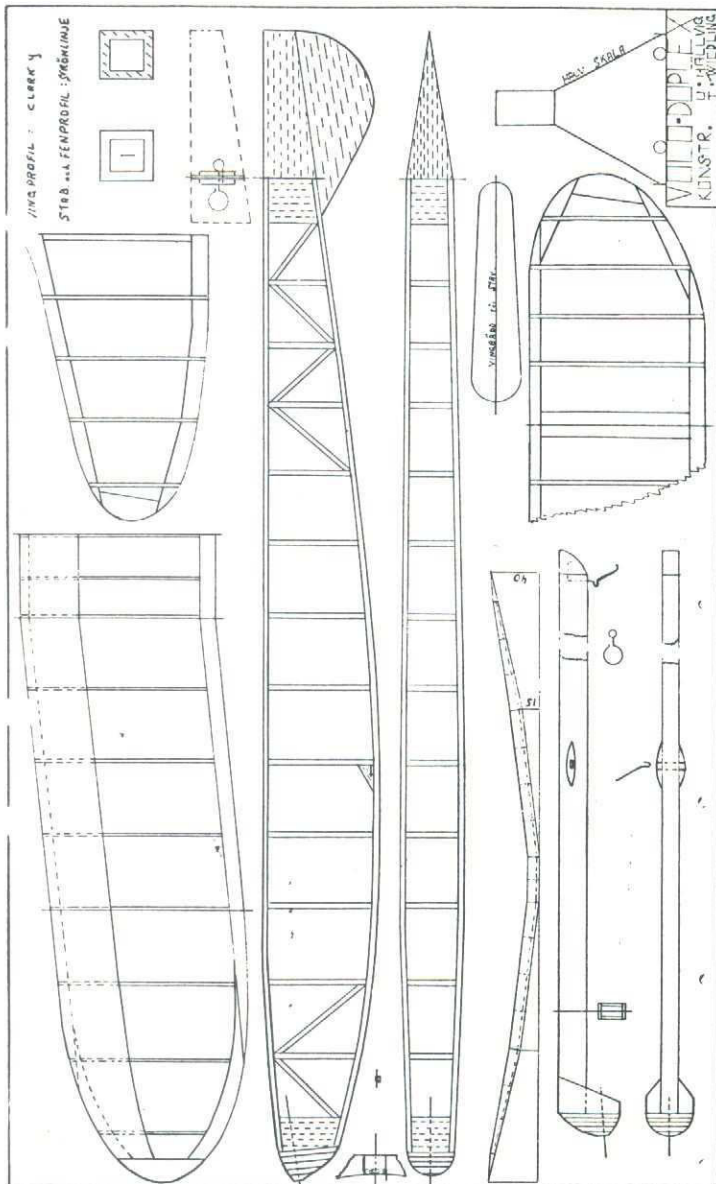
Efter första söndagen återstod inte mycket mer än att reparera modellen, förse den med trimningsvikter och förstärka nospartiet. Så bar det iväg ut nästa vecka till nya prov. Förankringslinan glömdes man, modellen startade med lite soppa i tanken och snart steg den i branta spiraler uppåt.



# BYGG VOLO-DUPLEX

Svensk originalkonstruktion för FLYGNING

N:r 3 - FEBR. 1940



## HJÄLP !

Från Finland ringde Sandy Pimenoff, han hade i sin tur blivit kontaktad av Aarne Ellilä, som fått en förfrågan från Jim Fullarton i Australien om han möjligen visste på vilken plats Jim placerade sig i Wakefieldtävlingen 1935 ?!

Förfrågningar hos SMAE och hos Aeromodeller har inte givit resultat.

Titta i dina gamla tidningar, finns något i dem, så skriv till :

Jim Fullarton, 17 Ian's Grove,  
Lover Temple Stove,  
Victoria 3107, Australien

- 15 -

BREV: Tor Wiedling.

B.B.

Kanske jag gissat rätt om jag uttyder signaturen SOL i Allt om Hobby som Sven-Olov Lindén? Under denna signatur förekommer ett reportage från Skavstatävlingen i höstas. Reportaget omnämner U. Hallvig som konstruktör till Volo-Duplex. Detta är historiskt inte fullt korrekt, vilket framgår av bilagda kopia ur Flygning, februari 1940.

Volo-Duplex tillkomsthistoria är ungefär följande.

Jag och Hallvig lärde känna varandra genom att vi gick i samma klass (ehuru olika parallellavdelningar) vid Högre allmänna läroverket på Kungsholmen i Stockholm. Genom att det visade sig, att vi båda var intresserade av modellflyg, började vi umgås en del.

Hallvig konstruerade och byggde plan på sitt håll och jag på mitt. Vid ett tillfälle hade vi båda ägnat oss åt 50-cm klassen, såväl stav som kropp, med och utan kuggväxeldrivning av propellern. Grundmodellerna vad avser stav såväl som kropp var ganska lika. Däremot var våra respektive vinglayouts olika. Min vinge hade pilform samt V-form av "polydihedral"-typ och var väl därför något originell jämfört med de flesta av den tidens konstruktioner. (I Flygning står av någon anledning "polydral"). Våra konstruktioner hade likvärdiga flygegenskaper. Så småningom uppkom förslaget att utveckla en syntes av våra modeller, och av denna blev alltså "Volo-Duplex", där "Volo" står för "jag flyger" och "Duplex" syftar på kombinationen stav-kroppmodell.

"Duplex" kan ju också associeras till att konstruktörerna var två, men jag minns inte nu, om vi tänkte på denna tvetydighet.

Jag erinrar mig, att jag senare ritade en Wakefieldmodell, var vinge hade motsvarande planform som den jag givit "Volo-Duplex" vinge och även hade "polydihedral" men ingen pilform. Bortsett från pilform och "polydihedral" återkommer vingens planform i snarlik skepnad hos min "Stratosphere", som också ritades vid denna tid.

Hjärtliga hälsningar  
T. Wiedling



Innehåll i Oldtimer.1980 - 1986.Nr 1 -1980

OMSLAG: "Red Zephyr" USA 1938  
Redaktören tycker  
FROG Mk IV-fyndet i antikboden  
Modellflyget i Sverige 1942  
"Gamen 6"-segelmodell  
"The Privateer" bensinmodell  
K.A.Ericsson berättar:  
"Mina år som modellflygare"

Nr 2 -1980

OMSLAG: "Nimbus" 1941  
Redaktören tycker  
Lilla Oldtimer-tävlingen  
Segelmodellen "Nimbus"  
Ritning och aerodynamisk  
diskussion  
"Salanganen"-en biplansmodell  
K.A.Ericsson berättar:  
"Mina år som modellflygare"  
Medlemsförteckning

Nr 3 -1980

OMSLAG: "FLYG 44" 1944  
Redaktören tycker  
Posttävlingen 1980  
Oldtimertävlingen 1980  
"Flyg 44" tävling -beskr.  
"Victory" ritning  
Gummimotormodellernas  
stabilitet -S.Isacson

(Ingen utgivning 1981)

Nr 1 -1982

OMSLAG: Åke Roggentin  
Åke Roggentin och hans  
modeller-"G-Special" för  
Olle Lindhtävlingen  
"Stratos" - FAI-G-modell  
Oldtimertävlingen 1982  
"Hjältarna rökte Lucky Strike"  
"West-ner" bensinmodell  
"Fillons Wake" ritn.-beskr.

Nr 1 -1983 Red.Gunnar Wivardsson.

OMSLAG: "Boomer Bus"-F-modell  
Varför springer man maraton?  
53-orna  
"Aurikel" H.Hansens VM-vinnare-53  
"TEMPO"- KSAK:s Wakefield-ritn.  
Handkastglidare  
Klipp från Aeromodeller 1953  
"Boomer Bus"- ritning  
"Jetex Demon" ritn.  
"Sky Rocket" ritn.  
Medlemsförteckning

Nr 2 -1983 Red.Sten Persson

OMSLAG: Gunnar Jönsson(Brenker) startar  
"Gladan"  
Tankar från SHMFS.  
"Perfekt"-finsk S:2 ritn.  
Oldtimertävlingen 1983  
"Phuling" S:l av B.Dahlqvist  
KRAX!  
Stoffels Flight Cup Winner ritn.  
"Voo Doo" 1949 Wake Warring ritn.  
Tryckluftsmotorn  
Svensk tryckluftsmotell-TfA  
"Silver-Måsen"- "Jetex-Måsen"  
Eurosam ?  
Regeldiskussion  
"Falken"- Vårt Hems flygmaskin.

Nr 1 -1984 Red. S.-O.Linden

OMSLAG: Aarne Ellilä - VM 1952  
Aktuellet för Oldtimer-Sällskapet  
Aarne Ellilä och hans modeller  
Wakefield Winner 1949 ritn.  
Wakefield Winner 1950 ritn.  
Wakefield 3:rd 1952 ritn.  
Modellflyget i Sverige 1942  
"Trim II" 50 cm G-modell ritn.  
Brev från läsekretsen  
Åke "Postis" Larsson  
"Postis" G l:a med krax ritn.  
"Jekel" S-int Kurt Sandberg ritn.  
Gordon Light ill.art.av Rolf A.

Nr 2 - 1984 Red. L.Hansson/E.Håkansson

OMSLAG: John och Lennart Hansson samt  
Anders Håkansson med "60-model-  
ler" ca 1940.  
Modellflygning från min första  
början - Lennart Hansson.  
"Spin" M:l, konstr. L.Hansson  
Tankar kring Oldtimer-SM 1984  
Resultat av Oldtimer-SM 1984  
Wakefieldtävlingen 1939  
Bilder av AKM:are  
Svenskt bensinmodellflyg  
Terje Larsson  
Skånska mästerskap 1942  
Konstruktion av Wakefieldmodell  
Oldtimertävling i Östersund

Nr 3 - 1984 Red. Rolf Astervik

OMSLAG: OT-SM 1984, teckning av Rolf  
Astervik.  
Vad gör Oldtimer på flygdaagar?  
av Calle Sundstedt  
Bästa G-intmodellerna 1950  
Tre oldtimerflygare: Rolf As-  
tervik, Sten Bergwall, Lars Eriks-  
son  
Ritning-"Airspeed" -d:o "Flying  
Star"  
Flygande TfA-modell: Wakefield  
av Sverker Blom  
Auster - vad modellflyget behöver  
"Tranan" - Wentzelmodell klass S2  
Medlemsförteckning  
"Sincadus"-Wentzelmodell klass S2  
Inför OT-SM 1985,teckning av Rolf  
Astervik.

Nr 1 - 1985 Red. S.-O.Linden

OMSLAG: Världsmästarna i Wakefield-  
Sune Stark och Arne Blomgren  
Redaktören tycker  
Vingarna 50 år  
Ritningar: Sverker Bloms M2:a,  
"KSAK 2", "Sincadus", "Flugan",  
"Myggan", "Draken", "Uppåt",  
"Lucky Strike", "Dragos", S-O.  
Ridders S:l:a, Löwens G:l:a,"Mon-  
sun", A.Blomgrens Wake-49, Sune  
Starks VM-vinnare 1951, A.Blom-  
grens d:o 1952, Hans Schmiter-  
löws modeller: ritn."Cherokee",  
och "Sirocco"= S3:or.

Nr 2 - 1985 Red. Sten Persson.

OMSLAG: Prisutdelning i Halmstad 1937  
OT-dax igen!  
Det kom ett brev.....  
Ritningar: "One-and-a half"  
"Contestor", "Pinocciho", "D.A.D."  
"Air Cadet", "Ideal Nieuport mo-  
noplane".F-86 "Sabre" för Jetex  
Referat i anslutning till omsla-  
get.  
En modellflygares barndomsminnen.  
"Krax"- igen.....  
Modellflyg dazumal  
Modellflygminnen från Borås.  
Dieselmotorer. - Mera Jetex!  
Läst sen sist. Foton på SHMFS-  
medlemmar.  
Historien om Auster.



INNEHÅLL I OLDTIMER.

TOLFAN RAMLAR NER.

Nr 3 - 1985. Red. Arne Berglin.

OMSLAG: Härnösandspojkar mars 1945. Dikt - "Modellflygarna" Östersunds Flygklubb. Modellflygarminnen-A. Berglin Oldtimerflyg på Alvaret- G. Wivardsson. HEWA - Helge Wannberg. Modellflyginstruktion S2 - S3. Ritningar: "HEWA 1:an", "2:an" och "3:an". Bananens "Mjölner" Reigners monoplan 1923. "Gladan" 1935, "Monira" S:2 1945 Posttäflingen. Stockholms Modellflygningsklubb 1921. Modellplansbygge 1935. Pappersmodell. Oldtimer SM 1985 Jämtländska modellflygprofiler.

Nr 1 - 1986 Red: S.-O. Linden.

OMSLAG: Sture Kirchhoff med S:3a. Inbjudan till OT-SM och konstituerande möte. Oldtimermodell i byggsats "Tiger2" Posttäfling. Glimtar från Allebergs-SM 1941 Glimtar från modellflyget i Örebro. Ritningar: "R 22"="flygande pinne". "R 54". Allers Flygklubb. Förslag till stagdar för Oldtimer-Sällskapet. Ritningsbanken Mina flygningar på OT-SM 85, teckningar av Rolf Astervik.

Nr 2 - 1986. Red. Sten Persson.

OMSLAG: Tore Haglund och Georg Derantz Ledare.- Remissvar. Posttäfling. RC-Oldtimer ? Ritningar: "Sparvhöken" (full skala), "Vampire" för Jetex, "Hale"-en Sl:a. "Quax"- S2. "The Obeechi" engelsk G-modell. Var hittar man inköpsställen? Bertils SF-42 med "fuse" En experimentmodell ! Norsk ? Replika- vad då? Om motorer. Vad hände sen ? - Kurt Sandberg. Medlemmarna tycker ..... Vingarnas tisdagsträff. Jetex ! - Låsvärt ! Foton från SHMFS.

Nr 3 - 1986. Red S.-O. Linden

OMSLAG: "Vinterflyg" i England. Redaktionella tankar Ritningsbanken-komplettering. OT-tävling på Ljungbyhed. Modellflygutställning i Umeå. Oldtimertävlingen 1986. S. Isacson "Oldtime och nya vännar". Ritningar: "Åskviggen" och "Silver Star". Balsa. - JET-X ! Skalamodellflyg på Malmen Flygande löss !-segelmodeller. Protokoll från "SMOS" bildande. Stadgar för "SMOS". Mr. Mulligan -skalaritning.

Tävlingen skulle börja klockan elva, men Sigge anlände som vanligt en timma för sent. På denna tävling tillämpade LEN för första gången nummerstart vilket i viss mån förvillade. Det var tjockt med snö på fältet, och de flesta hade tagit skidor med sig. Som tävlingsledare fungerade herr Andersson. En kall och ganska hård vind blåste och tiderna blev därigenom inte för över sig. Witt gjorde dock en god flygning med Strolchen på något över 3 minuter. Tolf fick upp sin Strolch på fin höjd och kärran drev iväg mot skogen. Den flegmatiska ägaren gjorde som vanligt inte något försök eller ens en min av att följa efter för att se vart kärran tog vägen, utan stod helt lugnt kvar följande den med ögonen tills den försvann bakom trädtopparna. Då först började Tolf sakta och makligt gå efter kärran och anlände till skogen där han slog sig ned på en sten för att vila sig, medan han funderade över livets problem.

Så började han letningen och undersökte buskar och snår, men fann intet. Han slog sig ned igen för att tänka på saken och kom till den slutsatsen att eftersom kärran inte fanns på marken så måste den sitta i något träd. Tolf riktade huvudet mot höjden och satte en pinne under en av hakorna för att det inte skulle falla ned igen och började med kritiska blickar betrakta trädtopparna. Och så, den lille lyckades till slut få syn på sin kråka som fastnat i en stor yvig vacker gran så högt upp som möjligt. Det var inte annat än att klättra efter den, och Tolf började efter stor tvekan det vågsamma företaget. Steg för steg sakta och försiktigt gick det uppåt och han såg ut att lyckas då han plötsligt råkade trampa på en torr gren och förlorade fotfästet och rutschade ned medtagande i fallet samtliga grenar dock glömmande Strolchen som satt kvar där uppe och hänflinade åt Tolfan som stod nedanför med mun full av barr och byxorna fulla av kåda, knytande händerna i fruktlöst raseri och med ilskans tårar rinnande nerför kinderna.

Just som Tolf befann sig i upplösningstillstånd kom en vänligt sinnad medmänniska och klättrade efter kärran. Det blev ej någon mer flygning för Tolf den gången ty under resten av tävlingen var han sysselsatt med att plocka barr ur byxorna. Tolfan gillar inte barrträd längre.

forts. Hellströms dieselmodell

Glidflykten var dålig, men sedan trimvikten flyttats fram blev det flyga av! Efter knappt 1,5 m rullning blev kärran fri från marken, den steg i brant spiral till omkr 75 m med 30 sek motortid varefter glidflykten började. Modellen drog sig mer och mer in över en skog. Det blev full fart på Hellström och Rogstadius, de hoppade upp på cyklarna och iväg för att spana. Inne i skogen höll de kontakt med visselsignaler. Efter ca en halv timma kröntes mödan med framgång. En flygare kom och frågade om de sökte ett modellplan ? - Ja !? - Det hade han nyss hittat !

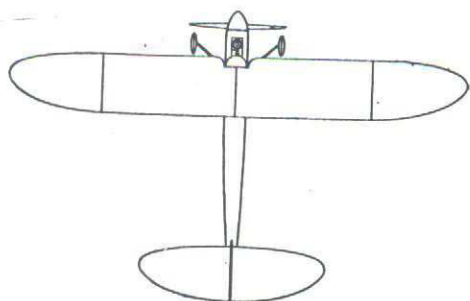
Presentationen skedde i Svensk Flygtidning i julinumret samt i Flyg nr 13 1943. I decembernumret av SFT kom en treplansskiss gjord av Magnus Gerne. Motorn presenterades i Hobbyboken 1944. Teknik för alla gav också ut ritningar.

På Wentzelutställningen i Leksaks museet i Stockholm 1987 fanns HE 198 med, Gösta hann klä om sitt plan och putsa upp det innan han alltför tidigt lämnade oss - . Örjan Gahm har modellen om hand och har gjort en ritning i full skala som du kan få kopia av genom att kontakta Örjan på tel 0758/141 42.

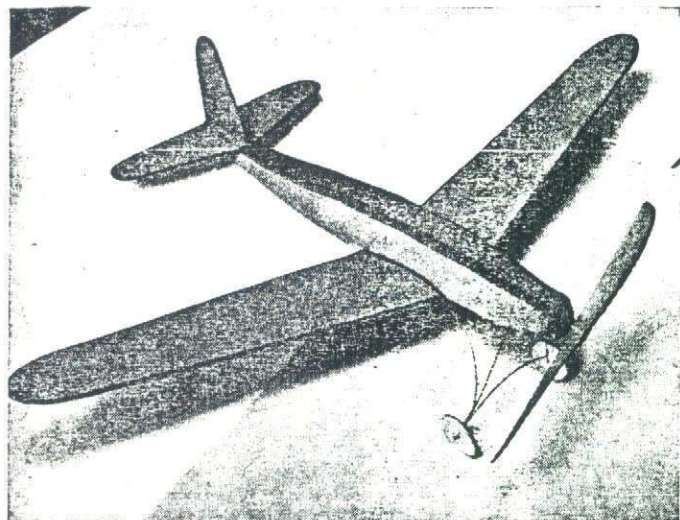
I ett nummer av Model Builder - den utmärkta amerikanska modellflygtidningen, som alltid har en oldtimerartikel presenterad av John Pond och en oldtimerritning - fanns 1973 denna ritning till "AERBO"! Att Gösta haft tillgång till någon amerikansk modell från 1940 kan vi väl utgå ifrån ?

Originalen hade en spännvidd på 42" - Göstas HE 198 106 cm ! Model Builders ritning ger en replika för en .020 Cox-motor.

Gösta gav sin modell nummer 198 - så många modeller hade han byqqt redan 1943 !



# FLYGNING



# ”VILD ANDEN”

## EN INTRESSANT MODELLPLANTYP

Större och mera komplicerade flygplansmodeller äro i allmänhet konstruerade af att de bestå av många smala trälister, vilka lätt bräckas vid hårda landningar eller kollisioner med husväggar och stolpar. En hel del intresserade modellflygare anse sig därför tvungna att avstå från det många gånger mycket tidsödande arbetet med byggande och reparation av sådana modeller. Ett försök att åstadkomma en modell, som utan att vara tung och klumpig kan tåla hårda törnar och som ej är allt för svårbyggd har nu gjorts genom konstruktionen av »Vildandens». Då denna säkert intresserar många av våra läsare lämna vi här en kort redogörelse för dess konstruktion. Vi vilja dock förutskicka att största noggrannhet fordras vid arbetet eftersom ändringar och rättelser äro praktiskt taget omöjliga att genomföra sedan de olika delarna färdigställts.

Modellen är så gott som uteslutande utförd av balsa. Endast de delar, som äro utsatta för större konstanta påkänningar ha utförts av kryssfanan eller tunn furu. Vingen, som är delad i två delar, har inga balkar och endast ett fåtal spryglar, varför samtliga påkänningar upptagas av beklädnaden. Denna består av 1 mm balsa även på undersidan, så att vingen bildar ett rör med mycket stor styvhet. Det har visat sig att denna konstruktion har stor motståndskraft och tål ganska kraftiga kollisioner och nedslag i marken. Härtill bidrar givetvis den elastiska fastsättningen vid kroppen medelst gummiband. Modellen är utförd som lågdäckt monoplan, och de båda vinghalvorna ligga med sina innerändar en emot kroppens sidor, i vilket läge de fixeras dels med hjälp av ett pianotrådsstag, som går över kroppen från en skruv i ena vingens översida till en mot-

svarande skruv på den andra vingen, dels med hjälp av kraftiga gummiband på kroppens undersida, vilka draga in vingarnas undersidor emot kroppen. V-formen är ganska stark, i det att vingpetsarna befinna sig 90 mm högre än vingens mitt.

Kroppen är synnerligen robust och fullkomligt styv. Det fordras nog en ovanligt olycklig störtning för att den skall taga allvarlig skada. Beklädnaden består även här av 1 mm balsa men praktiskt taget alla påkänningar från gummisnodden upptagas av en särskild trumma, som löper genom kroppen i hela dess längd. Det har visat sig att balsa är för löst för att motstå nötingen från gummisnodden när denna kastar, varför trumman lämpligen utföres i kryssfanan eller tunn furu. Trumman, som göres fyrkantig, underlättar i hög grad kroppens uppriktning under byggandet. Kroppens ändspant göres av 2 mm kryssfanan och spant nr 6 av 4 mm balsa, alla de övriga av 2 mm balsa.

Stabilisator och fena skäras helt enkelt ut ur 2 mm balsa. Visserligen föreligger risk att sådana balsaskivor slå sig och bli skeva, men för enkelhetens skull har denna lösning valts. Vill någon experimentera med andra konstruktioner står honom fältet fritt.

Landningsstället är av den vanliga enkla typen av pianotråd men för fjäderingens skull bör den bakre stötten böjas rätt kraftigt i enlighet med fig. 4 i ritningen. Fastsättningen sker utanpå kroppen med hjälp av överklistrat kraftpapper.

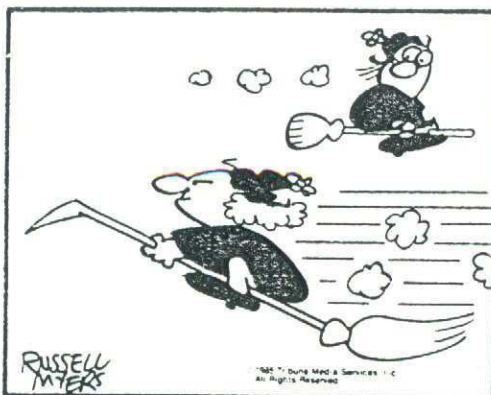
Propellern skall ha 30 cm diameter och ca 35 cm stigning. Gummimotorn består av 8 strängar 5x1 mm gummisnodd.

Nu några praktiska tips för bygget. Först och främst skall all balsa putsas med sandpapper nr 0 eller nr 00 så att den blir

jämn och slät. Då balsan ej kan erhållas i tillräckligt stor bredd för vingen måste två skivor hoplimmas till varje översida. Använd härtill tämligen tjockt kallim (inom parentes kunna vi påpeka att en del slöjd-lärare lära sina elever att röra till kallimet aldeles för tunt) och limma kant i kant. Lagg papper över och under limningsställena samt tyngder ovanpå och pressa de båda skivorna emot varandra med hjälp av häftstift eller nubb. Vid utskärningen av vingarna, observeras, att träets längdriktning bör följa vingens mittlinje, varför vingens raka bakkant ej skall läggas utefter balsans ena kant. Sprygel nr 1 göres av 4 mm balsa, övriga av 2 mm. Då sprygel nr 1 skall stå så mycket snett som erfordras för V-formen måste dess kanter fasas så att fulla limytor erhållas. Fäst sprygeln provisoriskt vinkelrätt upp på en bräda och limma fast vingens översida medan en 90 mm hög klotts är placerad under vingpetsen. Limma fast två plywoodbitar på sprygeln för fastsättning av krokarna för fästsnoddarna. Likaledes fastlimmas en bit 3 mm plywood på sprygel nr 4. I denna fästes sedan skruven för pianotrådsstaget. Sedan spryglarna fastlimmats vid översidan och limmet torukat ordentligt planas undersidan omsorgsfullt och klädes härefter. Balsan skall här gå på tvären för att förhindra att vingen slår sig. Balsaskivorna skarvas kant i kant på samma sätt som översidan. Denna beklädnad på undersidan är ej absolut nödvändig men rekommenderas både på grund av den större stadgan och på grund av bättre flygegenskaper.

Sedan spanten till kroppen skurits resp. sågats ut med hålen för trumman noggrant lika stora och på rätt plats uppritas deras läge på trummans vertikala sidor. Dessa måste vara absolut raka och få ej klämma i spanten emedan kroppen då lätt blir skev. Materialet i trumman skall vara 1 mm fanér eller furu. Efter de båda vertikala sidorna inpassas de likaledes absolut raka över- och undersidorna. Se därefter till att spanten ej sitta snett vare sig i förhållande till trumman eller till varandra.

KVASTHILDA





## LITTERATUR TILL SALU:

Aeromodeller Annual 1976-77 och  
Aeromodeller Annual 1974-75

Åke Engström tel 0515-12417

Limma därefter fast kroppens undersida. När den fastnat renskäras kanterna så att de gå jäms med spantens vertikala sidor. Två förstärkningar inpassas mellan spant 3 och 4 och limmas fast vid botten och trumman. Bredden skall vara exakt lika med spantens bredd. Sedan sidorna fastlimmas och renskurits inpassas förstärkningslister av balsa 3x3 mm i mitten av kroppens andra, tredje och fjärde sektion, mellan sidornas överkanter. Ännu en förstärkning (10 i ritningen) av balsa, avsedd som fäste för detalj nr 4 i fig. 6 limmas fast ovanpå trumman. Fastlimningen av översidan är det svåraste men går dock relativt lätt om man lindar tätt med snören eller gummisnoddar tills limmet torkat. Nos- och akterblock formas av balsa. Fyrkantiga bitar av 3 mm plywood, som passa precis in i trumman pålimmas på fram- resp. baksidan. Akterblockets topp klyves så att den krok, som synes i fig. 3 kan anbringas, varefter den åter fastlimmas.

Fenan fastlimmas ovanpå stabilisatorn. En krok, nr 2 i fig 6, klämmas fast i fenan och även krok nr 3 innan två lister av 2x2 mm balsa fastlimmas i vinklarna mellan fenan och stabilisatorn. En liten mäsingsplåt med flera hål stickes genom stabilisatorn och vikas fast. Genom att sticka in akterblockets uppstående pigg i olika hål i denna plåt kan man variera fenans inställning. Nr 2 stickes in under nr 4 och ett gummiband hakas på mellan kroken i akterblocket och kroken i fenan. Nr 4 fästes i balsalisten nr 10.

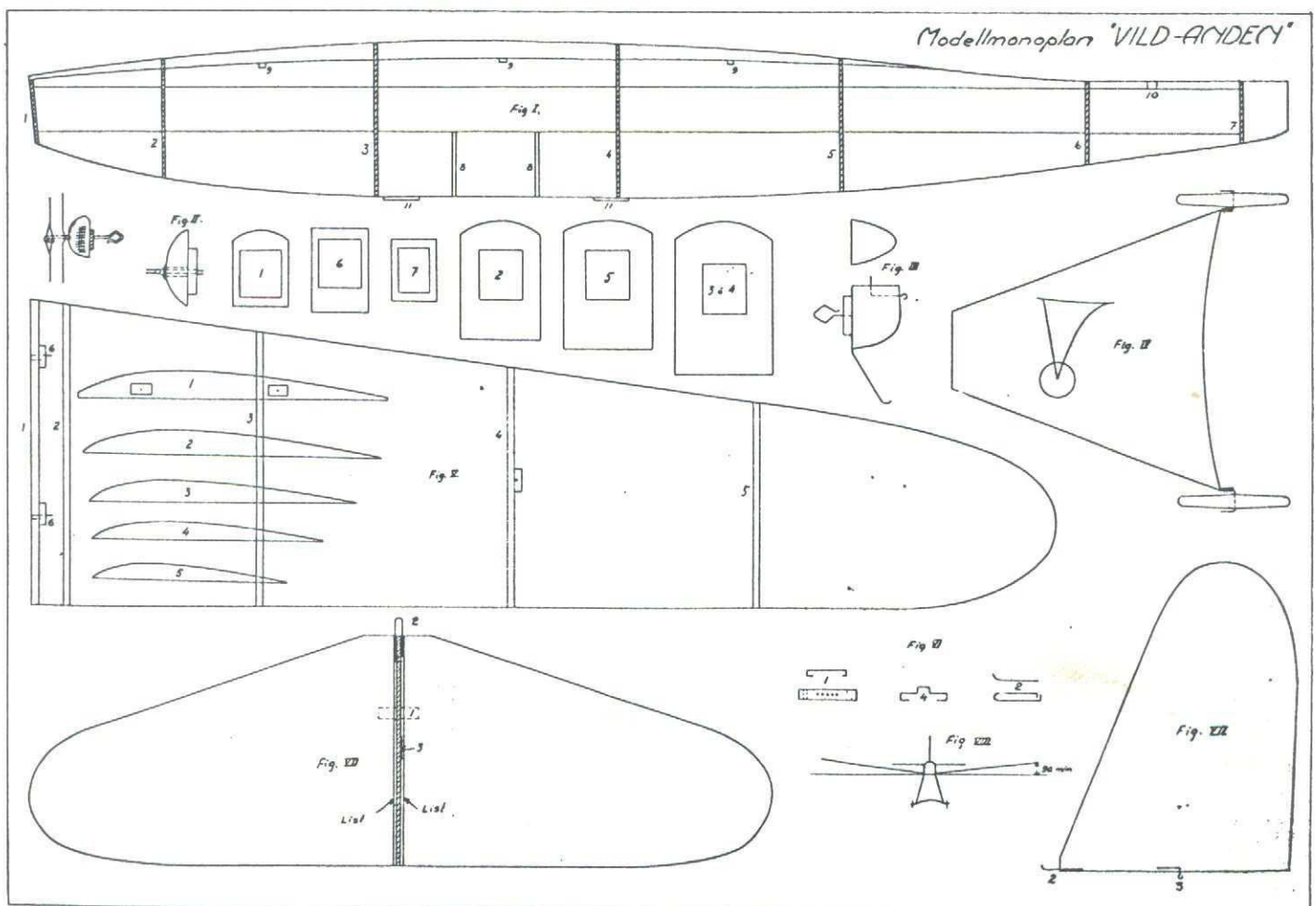
Som redan nämnts klistras landningsstället fast vid kroppen mitt under spant 2 och 3. Stryk segt kallim på kraftpapper och klistra över de tvärgående partierna av landningsstället så att de ligga tätt intill kroppen och tillse även att papperet sluter tätt intill tråden. När det första torkat limmas ytterligare en bit papper över.

När modellen är färdig strykes den med tunn fernissa.

Då balsa är ett dyrbart material ställer sig helt naturligt kostnaden för en dylik modell relativt hög men i gengäld är den så pass hållbar att utgiften kan löna sig. För dem, som önska, anskaffa vi byggsatser till ett pris av Kr. 9:40 varvid även ritning i full skala samt byggbeskrivning medföljer. Sänd rekvisition till Flygnings Red. och skriv »Modellflyg» på kuvertet.

Flygning 1 st 1940(skadad), 7 st 1941.  
Model Airplane News 45 st 1945-1963  
American Modeller 4 st 1961-1967  
Aeromodeller 11 st 1952, 1 st 1953, 1 st 1958  
Model Builder 1 st 1976, 2 st 1982  
Flygtidn./Svensk Flygt. 27 st 1940-45  
Nordiska Flygtidningen Nr 2 1946  
Hobbyfolk 8 st 1949-1950  
Hobby (Wentzels) 7 st 1944-1946 (dåliga)  
Hobby (Wentzels) 7 st 1944-46 (dåliga)  
Looping Nr 4 1954  
Allt om Hobby 2 st 1967  
Teknik för Alla 349 st 1942-1966

Inge Ahlin, Swederusgatan 11,  
733 00 Sala, tel 0224-135 20



SIGURD ISACSON

vill sätta fart på flygande skala-modeller med gummimotor och har därför plåtat sin "SE-FYR" under bygget. Stöttor, nos m.m. är här provisoriskt.

Vem minns inte gamla fina "Viking II", osm SE-FYR egentligen hette ?

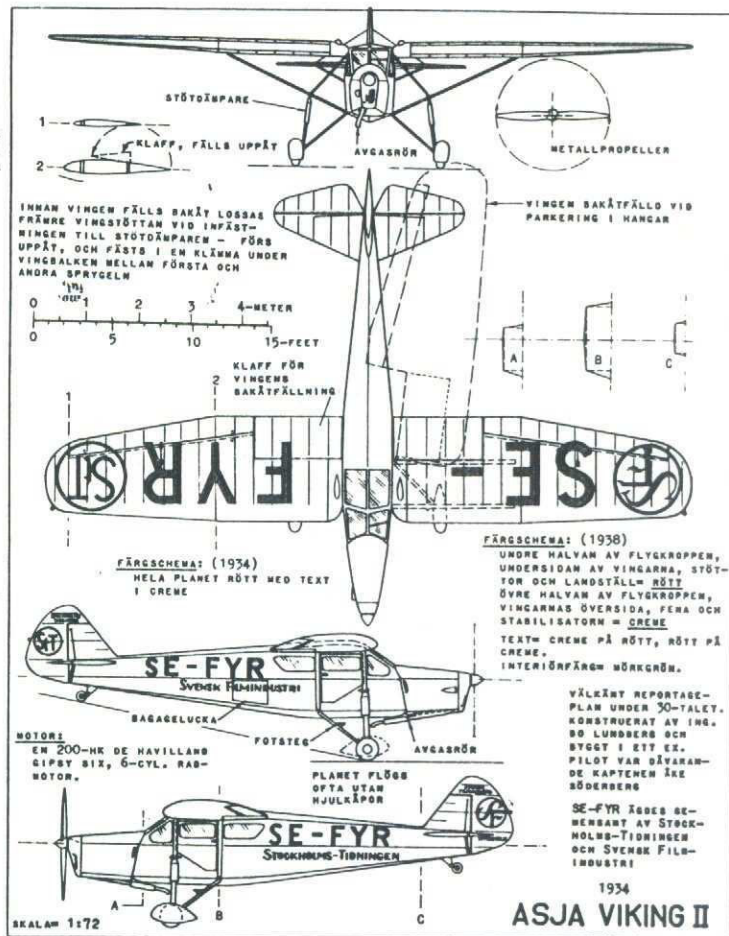
Den byggdes 1934 av ASJA som reportageplan åt Stockholms Tidningen och Svensk Filmindustri och gjorde mängder med trevliga reportageflygningar. Vad hände sen ?

Modellen har 76 cm spännvidd och är i skala 1:16. Den är avpassad till kuggväxel 1:2,5 varv på prop. från två motorer 36 cm långa och med 6 str. 4,7 mm gummi. Den ska flyga bortåt 1½ minut om den tillåts glidflyga med frihjul. Provas först med 215 mm kapad japansk plastpropeller.

Totalvikten blir ca 88 gram, vilket ger 11 g/dm ca.

Vingarna är hopbyggda men lösa från kroppen, liksom stöttorna. De sitter med glasfibereder i vingarna.

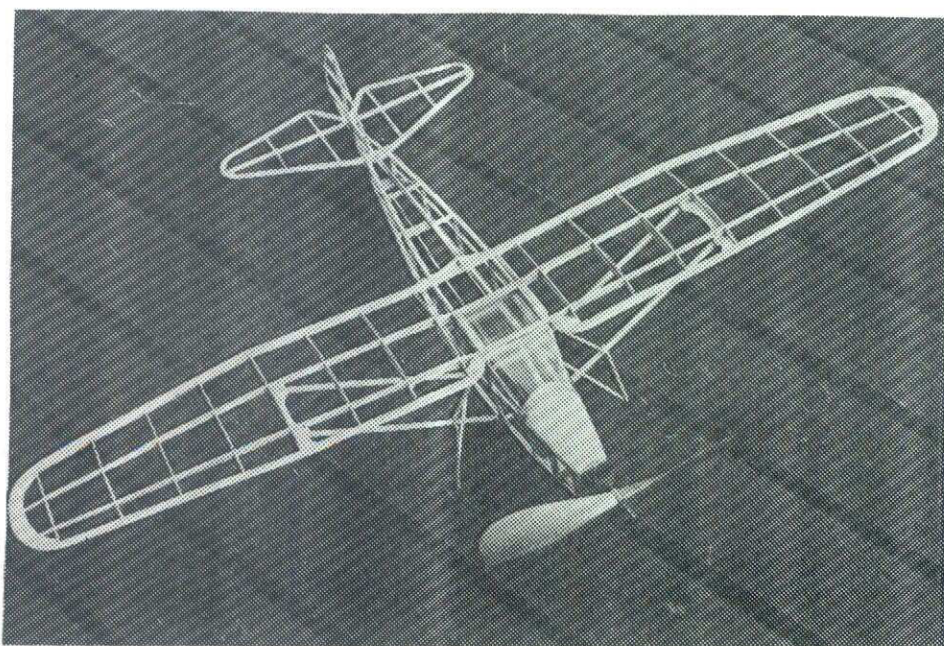
Landstället fjädrar som förebildens, med lodräta stötdämpare - nedre fjäderbenet löper löst i övre, då 1 mm pianotrådsstället böjs utåt.



Styrverket sitter lätt limmat på den lösa bakkroppen, som kan fjädra.

Men nu vill Sigurd ha konkurrens för att kunna tävla. Han anser att OT-flygarna behöver en sån här förnyelse!

Så sätt igång och bygg och sänd in foton !



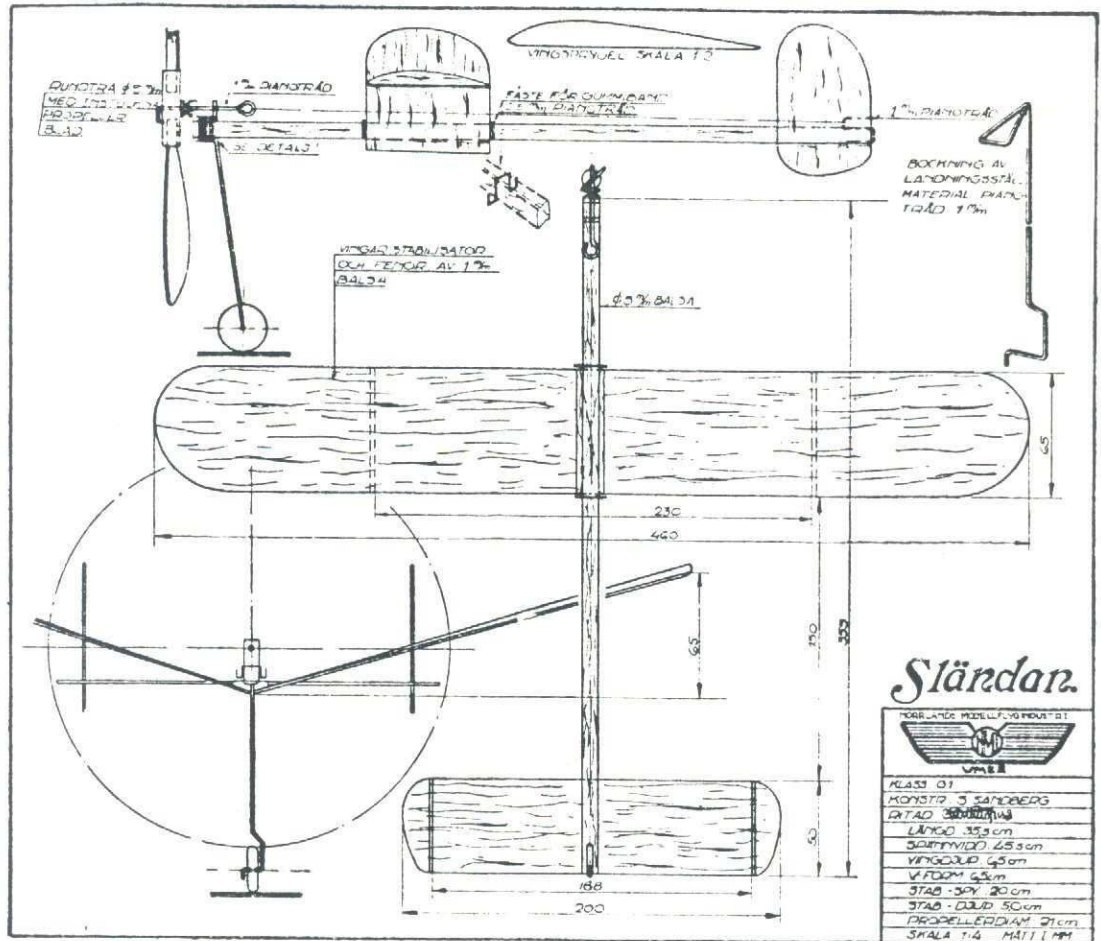
Sigurd har redan sin "Viking" klar !

Snabba på med Ditt bygge, så att Du kan vara med på Revinge den 5 juni !

*Flightmasters*



FLIGHTMASTERS  
SCALE NEWS AND VIEWS  
NEWSLETTER only: \$9  
Full membership: \$10  
Blanche Godel  
5726 Case Ave.  
North Hollywood  
California 91601



## Arbetsbeskrivning till "Sländan".

Putsa först alla delar noggrant med fint sandpapper så att all sågrugg på delarna försvinner. Börja därefter att bygga.

**Vingen.** Limma fast de båda vinghalvorna vid v-listen med balsalim. Använd klädnypor för att vingknäcken ska bibehållas medan limmet torkar. Spryglarna limmas fast 11,5 cm. från v-listen som syns på ritningen och sätt en klädnyppa i fram- och bakkant på spryglarna medan limmet torkar.

**Stabilisator och fenor.** Stabilisatorn limmas fast i ena änden av staven. Därefter limmar vi fast fenorna på stabilisatorn vilka förses rikligt med lim. Nu skola vi sätta på **lagerbocken** och **landningsstället**. Innan vi gör det, så se till att enmotorstaven har den rätta längden. Limma och surra sedan fast motorbocken med björntråd och på samma gång landningsstället som bockats efter ritningen. Limma sedan surrningen och låt det torka ca 15 minuter. Nu kan vi putsa vingen och så lägger vi den åt sidan, och börja med **propellern**. Limma fast de båda bladen i skårorna i navet. Stick därefter propelleraxeln genom lagerbocken, träd på ett par lagerbrickor och stick sedan genom propellernavet och böj den så den griper om denna. Gummikroken påträdes längst akterut på staven. Denna bör helst gå trögt så att ej motorgummit vrider den av staven. Sätt sedan fast vingen på sin plats medelst gummiband, och se till att den sitter stadigt. Olja gummisnodden med gummioolja eller eventuellt såpa. Men knyt först ihop ändarna med en råbandsknop. Sätt sedan på gummisnodden på krokarna i 4 slingor, vrid propellern 50 varv och låt den löpa ut. Om modellen är rätt byggd skall ingen vibration märkas. Om den däremot vibrerar, så slipa till propellern så den är i jämvikt, rätta till propelleraxeln och prova på nytt. Sätt sedan ett finger under vardera vingspetsen och se till att modellen ligger vågrätt i luften. Sätt sedan på en 2 mm. bit mellan staven och vingens bakkant så att vingen får anfallsvinkel. Släpp propellern ett ögonblick innan Du med ett lätt kast framåt skickar iväg planet. Flyger modellen rakt fram kan vi öka på varvet men går modellen t. ex. i högersväng drages vingen över något åt samma håll. Den högra vinghalvan blir därigenom något större än den vänstra och alltså mera bärande. Men skulle denna förskjutning ej vara tillräcklig för att få bort den skarpa svängen vrider vingen något så att den högra vinghalvan kommer något framför den vänstra. Är det däremot en vänstersväng blir förhållandet det motsatta. Snart vet Du allt om Din modells uppförande och Du kan få den att flyga som Du vill. Lycka till med bygget och dina kommande flygningar. Snart är Du mogen för en större modell.

Tillverkare:

**NORRLANDS MODELLFLYGINDUSTR I UMEÅ**



Spännvidd 163 cm.

### Bygg vår nya S-int-modell SUPERB

Konstruktör är Svenska mästaren 1950, Ing. Rune »Bananen» Andersson, Stockholm.

Kvalitetsbyggsats m. spant tryckta på plywood, färdigsågade spryglar m. m. Finfin ritning med arbetsbeskrivning. Pris pr byggsats kr 14:50 ☐

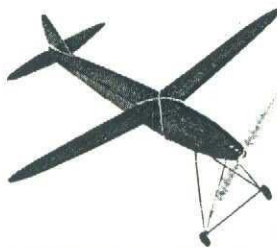
CASCO HOBBYLIM. Bästa lim för hobbyarbeten. Pris pr tub kr 1:50 ☐

KATALOG med nyhetstillägg sändes mot 50 öre i frimärken.

Skriv namn, adress och järnvägsadress på annonsens övre vänstra hörn.

**BRÖDERNA FORSLIN**  
Modellflygindustri, Bollnäs.

PM juli 1952



A. V. N. Wakefield-modell, Nr K-16. Spännvidd 132 cm.

Ett modellplan skapat av Sveriges skickligaste konstruktör av högvärdiga tävlingsmodeller. A. V. Nordwaeger. Maskinen har en prestationsförmåga som ställer den i överlägsen särklass. Flygtid (utan hjälp av uppströmmar) över 3 minuter. Verklig plåfönd över 100 meter!

A. V. N. uppfyller reglerna för Wakefield-tävlingen och Nordiska Modellflygpokalen samt Ingenjör H Viléns Internationella Vandringspris.  
Nr K-16 R. Ritning i full storlek med svensk text.

Ritning sökes:  
S.-O.Lindén  
019/18 21 79

### FLYING ACES

Newsletter: \$9 per year

Overseas: \$12 per year

LIn Rachel FAC GHQ

3301 Cindy Lane

Erle, PA 16506

SWAMP SQUADRON NEWS

FAC Club, Florida

Membership: \$9

overseas: \$12.50

Dean C. McGinnes

5275 William Clark Rd.

Lakeland, FL 33809



Aktuell-mars 1988

### EFTERLYSNING:

Ritningar:

"Mistral", svensk (team)linkkontrollmodell.

"Sea-Cat", amerikansk RC flygbåt.

"B 18", linkkontroll av Hoh Fang Chuin (APS)

Bok:

AMA:S "Kit plan book" vol.2

Börje Ekeröth, Box 173, 575 00 Eksjö

tel 0381/13941

### Litteratur till salu:

Flugmodellbau, Karl Fricke 1938 100:-

Flugmodell für Unterrichtszewcke, H. Winkler

1937 80:-

Konstruktion für Selbstbau von Luftschrauben für Flugmodelle, Karl Müller 1936 60:-

Das Hochleistungs-Segelflugmodell H. Winkler

1931 100:-

Die Herstellung von Flugzeug-Modellen ,

Berlin 1931 100:-

Der Bau von Flugmodellen teil 2 A. Lippisch

Berlin 1935 140:-

Aerodynamik des Flugmodells, F. W. Schmitz

Berlin 1942 200:-

Arbeitsbok for Modellflygere , H. Pettersen

Oslo 1949 130:-

Model Airplane Design and Theory of Flight

New York 1944 250:-

Skalamodellbygge, Sundström-Krause-Valanti

1946 100:-

Hur man konstruerar modellflygplan, KSAK:s

handböcker nr 2, S. Isacson 1956 140:-

Modellflyveren, norsk övers. fr danskan

Bang, Weishaupt, Thinesen Oslo 1943 200:-

Johs. Thinesen, Kullevägen 11,

forts. "Dödens triangel"

na och hos det moderna Caravellejetplanet.

År 1972 öppnade man en utställning med 14 flygplansmodeller för att bevisa, att man kände till flygplanets princip i det forntida Egypten. Vi vet inte, om det var egypterna själva som fick idén til de här modellerna eller om de representerar ett arv från en ännu äldre kultur. Då nästan alla egyptiska gravar innehåller modeller i anslutning till original, är det ju möjligt att man en dag kan finna ett flygplan i full skala under ökensanden."

### "RITNINGSBANKEN"

Fyra F-modeller:

"Orion" R. "Bananen" spv 970, TfA 1946

"Humlan 2", R. "Bananen" spv 1040, TfA 1947

"Humlan", R. "Bananen" spv 1230 (Ohlson 23)

TfA 1947

Arne Andersson, Box 3028, 611 03 Nyköping

"HE 198" el SFT -3, G. Hellström, spv 1050,

Sv. Flygt. 1943- Flyg 1943

Örjan Gahm, Andebodavägen 367, 175 43 Järfälla

Tre segelmodeller:

VM-vinnaren 1950 av S. Bernfest (se nr 2/87)

"Hecktor" S1 spv. 990, finsk-se Hobbyboken 1946

finns hos Sven Östlund, Lövsätra gränd 24,

127 36 Skärholmen.

och "Faxe", S2 spv 145, Stag-modell

Finns hos A. Andersson

Ett par modeller, som nu finns i "Ritningsbanken"

kom ej med i sammanställningen av SM-resultaten

"Ilis"-fågeln G-modell, spv 500 (A. Andersson)

"Hopus One" C2 spv 990 Hans S. (hos SOL)

"Tigern 2", S1 S. Isacson (hos A. Andersson)

"Reynold V", S1 S. Isacson (hos A. Andersson)

"Easy", S1 Haglundmodell (hos SOL)

Skaffa dig också Centos lista - ring

040/15 51 00 01 15 11 17